6/87

transpress

modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

Poster



Seit 10 Jahren mit moderner Traktion

Das Streckennetz der Bulgarischen Staatseisenbahnen (BDŽ) ist 4 308 km lang. Dazu gehören auch 245 km Schmalspurbahnen mit einer Spurweite von 760 mm. Über 50 % des Streckennetzes ist elektrifiziert, und bereits 1977 wurden die letzten Dampflokomotiven abgestellt.
Wie in anderen sozialistischen Ländern spielt auch hier der Güterverkehr eine dominierende Rolle. Es sind vor allem Erzeugnisse des Kohlebergbaues sowie der Land- und Forstwirtschaft, die mit den BDŽ transportiert werden. Die Strecken der Bulgarischen Staatseisenbahnen führen durch 180 Tunnel mit einer Gesamtlänge von 47 km!

1 Trotz des aufkommenden Gewitters wird der Expreßzug nach Sofia, gezogen von der Lokomotive 42–61, pünktlich Varna verlassen (31. August 1985).

2 Abfahrbereit in Varna steht ebenfalls am 31. August 1985 der Nahverkehrszug nach Kornobat mit dem Triebwagen 32-20 an der Spitze.

3 Sowjetische Großdiesellokomotiven gehören auch bei den BDŽ zum täglichen Bild. Diese Aufnahme von der Lokomotive 07-07 des Bw Gorna Orjachowitza entstand am 24. Juni 1985 im Bahnhof Veliko Tarnovo.

4 Mit modernen Fahrzeugen werden auch die bulgarischen Schmalspurbahnen betrieben. Das Foto von der 75-01 wurde am 23. Juni 1984 in Zepina aufgenommen. Genauere Angaben über diese Bahn sind im „me", Hefte 3 und 4/1980, veröffentlicht worden.

5 Erinnerungen an die Dampflokzeit: Vor dem Bw Varna befindet sich die Lokomotive 47.31 als Denkmal.

1



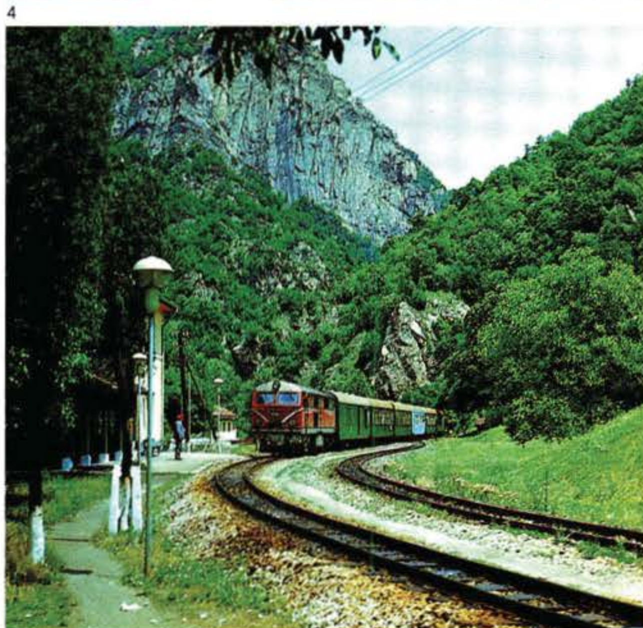
2



3



4



5



Fotos: F. Heilmann, Cottbus (1, 2 und 5); G. Schilke, Hohenleuben (3 und 4)

modell eisenbahner

inhalt 6/87

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift
36. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

eisenbahn

nahverkehr

modellbahn

Titelbild
Zahlreichen Besuchern fiel die N-Anlage der Arbeitsgemeinschaft 1/13 „Weinbergsweg" des DMV während der Modellbahn-Ausstellung im Berliner Kulturhaus „Prater" auf. Das Motiv: der S-Bahnhof Berlin-Adlershof. Mehr über die interessante Anlage ab Seite 27 dieser Ausgabe.
Foto: A. Stirl, Berlin

Redaktion
Verantwortlicher Redakteur:
Ing. Wolf-Dietger Machel
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ing. Inge Bieghold
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner"
Französische Str. 13/14; PSF 1235, Berlin, 1086
Telefon: 2 04 12 76
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress Berlin
Zuschriften für die Seite „DMV teilt mit" (also auch für „Wer hat – wer braucht?") sind nur an das Generalsekretariat des DMV, Simon-Dach-Str. 10, Berlin, 1035, zu senden.
Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR



Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, Postfach 160, DDR - 7010 Leipzig, zu entnehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet.
Art.-Nr. 16330
Verlagspostamt Berlin

Redaktionsschluß: 30. 4. 1987
Geplante Auslieferung: 4. 6. 1987
Geplante Auslieferung des Heftes 7/87: 7. 7. 1987

Anzeigenverwaltung
VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen alle Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen der VEB Verlag Technik, Oranienburger Str. 13–14 PSF 201, Berlin, 1020

Bestellungen sind zu richten: in der DDR: sämtliche Postämter und der örtliche Buchhandel; im Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH, Eichborndamm 141–167, 1000 Berlin (West) 52 sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Kurfürstenstr. 111, 1000 Berlin (West) 30
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, Leninstraße 16, DDR - 7010 Leipzig, und den Verlag vermittelt.

25 Jahre DMV

Aus der Grußadresse des Ministers für Verkehrswesen Otto Arndt

Zum 25jährigen Bestehen des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR übermittle ich allen Mitgliedern dieser Organisation im Namen der Werktätigen des Eisenbahnwesens die herzlichsten Glückwünsche...
In einem Vierteljahrhundert hat sich der Deutsche Modelleisenbahn-Verband der DDR zu einem geachteten und anerkannten Partner der Volkswirtschaft und insbesondere des Verkehrswesens entwickelt...
Die vielfältigen Aktivitäten zur Nachwuchsgewinnung für den Eisenbahnerberuf und bei der Unterstützung durch Modellversuche im Zusammenhang mit der Einführung von moderner Technologie sprechen für sich.


Foto: ZBDR

Die gesellschaftliche Bedeutung des DMV zeigen auch die Erfolge bei der Erziehung und Bildung der jungen Generation in vielen Arbeitsgemeinschaften...

Die Zusammenarbeit mit dem Kulturbund bei der Restaurierung und Pflege der technischen Denkmäler des Schienenverkehrs hat sich bewährt. Die umfangreiche Öffentlichkeitsarbeit hat im geistig-kulturellen Leben unserer sozialistischen Heimat einen hohen Stellenwert. Und nicht zuletzt trägt die intensive Mitarbeit des DMV im Rahmen des MOROP zur internationalen Stärkung der DDR bei...

Anläßlich des Jubiläums spreche ich dem Präsidenten und allen Mitgliedern des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR für die geleistete Arbeit in den zurückliegenden 25 Jahren Dank und Anerkennung aus. Für die weitere verantwortungsvolle Tätigkeit, insbesondere auch im Hinblick auf den 34. MOROP-Kongreß in Erfurt, wünsche ich viel Erfolg und uns weiterhin eine konstruktive Zusammenarbeit zur Sicherung der dem Verkehrswesen vom XI. Parteitag der SED übertragenen Beförderungs- und Transportaufgaben.

Festliche Präsidiumssitzung in Leipzig

Am 7. April 1987 fand in Leipzig aus Anlaß des 25jährigen Bestehens des DMV eine festliche Präsidiumssitzung statt. Verbunden damit war der Besuch einer kleinen Modellbahn-Ausstellung im Kulturraum des Hauptbahnhofs der Messemetropole. Hier konnten sich die Verbandsfunktionäre von der erfolgreichen Arbeit der Leipziger Modelleisenbahner überzeugen. Danach schloß sich die Beratung an. In der Jubiläumsrede zog DMV-Präsident Dr. Ehrhard Thiele Bilanz über die Entwicklung unserer Freizeitorganisation. Er sagte, die Ergebnisse können sich sehen lassen. Der DMV sei heute in allen Bereichen des gesellschaftlichen Lebens der DDR eine angesehene Organisation. Die Öffentlichkeitsarbeit – so der Redner – würde Monat für Monat Tausende Bürger ansprechen. Nun ginge es darum, das Erreichte auf allen Gebieten des Verbandslebens schrittweise weiter zu entwickeln. Eine gute Grundlage dafür seien die Beschlüsse des 6. Verbandstages, an deren Realisierung bereits tüchtig gearbeitet werde.
Gewürdigt wurde aus Anlaß des Verbandsjubiläums außerdem das fast 25jährige Wirken von Helmut Reinert als Generalsekretär. Dr. Ehrhard Thiele hob seine Verdienste beim Aufbau des DMV hervor und dankte ihm für seine geleistete Arbeit. Helmut Reinert habe einen maßgeblichen Anteil an der Entwicklung des DMV. Aus gesundheitlichen Gründen kandidierte er auf dem 6. Verbandstag nicht mehr als Generalsekretär. Mit bewegenden Worten dankte dann im Namen der acht Bezirkssekretäre Rudolf Starus für die jahrelange gute und vertrauensvolle Zusammenarbeit. Helmut Reinert wird neben der Leitung des Organisationskomitees für den 34. MOROP-Kongreß in Erfurt auch weiterhin im Präsidium, in dessen Kommissionen für Öffentlichkeitsarbeit und Wettbewerbe sowie als Beiratsmitglied des Verbandsorgans „modelleisenbahner" seine reichen Erfahrungen einbringen.
Herzliche Grüße und Glückwünsche zum Verbandsjubiläum übermittelten außerdem der Stellvertreter des Ministers und Leiter der Politischen Verwaltung der Deutschen Reichsbahn, Günter Grohmann. Ebenfalls gratulierte der Verlagsdirektor des transpress VEB Verlag für Verkehrswesen. *me*

Ein MOROP-Kongreß setzt Maßstäbe – 1970 bis 1972



Chronik des DMV

1970, *Dezember:* Der 2. Verbandstag des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR findet am 19. Dezember 1970 ebenfalls in Schwarzburg (Thüringen) statt. Die Zahl der Arbeitsgemeinschaften hat sich von 119 auf 195 und die der Mitglieder von 1500 auf 2900 erhöht. Es wird die Kommission für Eisenbahnfreunde gegründet. Vorsitzender ist Freund Rolf Steinicke. Zu den Hauptaufgaben gehören u. a. das Organisieren von Sonderfahrten in jedem Bezirk, die sich national und international großer Beliebtheit erfreuen. So sind allein vom Bezirksvorstand Berlin bis 1986 24 Sonderzugfahrten mit 8274 Teilnehmern durchgeführt worden.
Als Präsident des DMV wird Dr. Ehrhard Thiele wiedergewählt.
1971, *August:* Der DMV richtet in Dresden vom 16. bis 20. August den XVIII. MOROP-Kongreß aus. Daran nehmen 360 Delegierte und Freunde aus 16 europäischen Ländern teil. Unter ihnen befindet sich erstmalig eine sowjetische Gastdelegation. Im Rahmen des Kongresses findet die Jahrestagung der Vereinigung der Eisenbahnjournalisten „Ferpress" statt. Bereits ein Jahr zuvor wurde Prof. Dr. Harald Kurz zum Leiter des Technischen Auschusses im MOROP gewählt. Zum Rahmenprogramm des Kongresses in Dresden gehören u. a. Modellbahn-Ausstellungen, die den internationalen Gästen sowie rund 40 000 Besuchern einen überzeugenden Einblick in das Leistungsvermögen des DMV geben. Wie ein Magnet wirken auch die Eisenbahn-Fahrzeug-Ausstellung in Radebeul Ost und die Straßenbahn-Fahrzeug-Ausstellung in Trachenberge. Ebenfalls dokumentiert der zum gleichen Zeitpunkt in Dresden stattfindende XVIII. Internationale Modellbahnwettbewerb das hervorragende Können und die guten Traditionen der Modellbauer in den sozialistischen Ländern.
Oktober: Die Kommission für Eisenbahnfreunde unterbreitet Vorschläge für den Erhalt von schmalspurigen Nebenbahnen für Museumszwecke. Später wird durch eine Festlegung des Ministers für Verkehrswesen entschieden, acht Schmalspurbahnen als touristische Attraktionen langfristig zu erhalten.
1972, *April:* Der DMV besteht am 7. April zehn Jahre. In 100 Städten und Gemeinden arbeiten über 3000 Mitglieder in 198 Arbeitsgemeinschaften aktiv mit.

Berliner Ausstellungen gut vorbereitet



Interview mit dem Vorsitzenden des DMV-Bezirksvorstandes und Vizepräsident für Transportorganisation und Fahrzeuge der Rbd Berlin, Manfred Möller

„me": Der vielfältige Veranstaltungsplan anläßlich der 750-Jahr-Feier Berlins berücksichtigt auch die große und kleine Eisenbahn. Geplant sind eine Fahrzeug- und Modelleisenbahn-Ausstellung! Was erwartet die sicherlich nicht wenigen Besucher demnächst?

Manfred Möller: Die Reichsbahndirektion Berlin führt mit dem Verkehrsmuseum Dresden und Mitgliedern des DMV, Bezirksvorstand Berlin, vom 12. Juni bis 21. Juni 1987 auf dem Gelände des Wriezener Bahnhofs in Berlin die zweite Eisenbahn-Fahrzeug-Ausstellung durch. Gezeigt werden sollen neun Dampfloks, zwei Elloks, zwei Schnelltriebwagen, zwei S-Bahnwagen, zwölf Reisezug- und fünf Güterwagen, ein Postwagen sowie eine Draisine.
Unter diesen 34 Fahrzeugen befinden sich auch einige, die die Geschichte Berlins mitgeschrieben haben. Als attraktive Umrahmung wird es wieder möglich sein, Mitfahrten auf einer Dampflok zu erleben. Außerdem verkehrt der Traditionspersonenzug täglich zweimal nach Tiefensee.

„me": Die Fahrzeug-Ausstellung vom Juni 1985 ist noch vielen Eisenbahnfreunden in guter Erinnerung. Einige der damals gezeigten Veteranen der Schiene werden wiederum zu bewundern sein. Was wird aber diesmal ein besonderer Anziehungspunkt sein?

Manfred Möller: Hier möchte ich zunächst auf die Dampflok 18 201, mit 176-km/h-Höchstgeschwindigkeit die derzeit schnellste betriebsfähige der Welt, hinweisen. Sie gehört zu den Museumslokomotiven. Weitere Leckerbissen werden zwei S-Bahnwagen sein, die weitgehend in den Ursprungszustand versetzt wurden. Hinzu kommt jener Schnelltriebwagen der Baureihe 175, der zum Jugendclubzug „Ernst Thälmann" umgestaltet wurde und u. a. deshalb nicht für Innenbesichtigungen freigegeben werden kann. Dann sei noch der neue Doppelstockwagen genannt, der seit einigen Monaten auf dem südlichen Teil des Berliner Außenrings verkehrt. Hierin kann der Besucher das Steuerabteil besichtigen.

„me": Und die beliebten Traditionsfahrten ...

Manfred Möller: ... wird es, wie ich bereits andeutete, auch diesmal geben. Als Zuglokomotiven sollen wechselweise die 64 007, 65 1041 und 74 1230 verkehren. Inzwischen hat der Traditionspersonenzug Zuwachs erhalten. Die Werktätigen des Raw „Erwin Kramer" Potsdam haben im vergangenen Jahr den vorläufig letzten Wagen für diesen Zug aufgearbeitet. Es handelt sich um einen Wagentyp mit Sitzabteilen der ehemaligen 2. und 4. Klasse, der nur in geringen Stückzahlen gebaut wurde.



Vorgesehen ist, täglich um 10.25 Uhr und 14.04 Uhr nach Tiefensee abzudampfen, um nach etwa drei Stunden zurückzukehren. Die Deutsche Post beabsichtigt, einen Traditionspostwagen zusätzlich einzusetzen. Das soll ein Leckerbissen für die Philatelisten werden, da die eingeworfene Post einen besonderen Bahnpoststempel erhält. Teilnehmerkarten für die Mitfahrt können bestellt werden. Genaueres dazu ist dem „me" 4/87 zu entnehmen.

„me": Ebenfalls hat die Modelleisenbahn-Ausstellung einen großen Stellenwert. Allein die Tatsache, daß sie auch im Jubiläumsjahr im Ausstellungszentrum am Fernsehturm stattfinden wird, verdeutlicht dies. Neben vielen Gemeinschafts- und Heimanlagen werden wiederum Vitrinenmodelle zu sehen sein. Welche Vorhaben sind außerdem geplant?

Manfred Möller: Die Auswahl der Exponate übernahm die Ausstellungskommission gemäß unserem Aufruf im „me". Die Exponate haben eine besondere Beziehung zu Berlin oder zeigen sonstige originelle Lösungen. Insgesamt wurden über 250 Exponate angemeldet, von denen die meisten zu sehen sein werden.
So die sicherlich bekannte Großanlage der AG 1/13, die aus diesem Anlaß erweitert wurde. Ganz aktuell ist der zukünftige Bahnhof Wuhletal an der neuen U-Bahnstrecke nach Hellersdorf als H0-Modell, ebenfalls von der AG 1/13. Eine Anlage wird den schweren Beginn nach 1945 demonstrieren, Berlin aus den Trümmern wieder aufzubauen. Interessant sind außerdem die Anlagen der Arbeitsgemeinschaften 1/40 und 1/50, die nach konkreten Vorbildern exakt gebaut wurden und besonders die Liebe zur Heimat und zum Detail zeigen.
Der Besucher wird darüber hinaus durch mehrere Dokumentationen etwas über die Berliner Verkehrsgeschichte erfahren. Besonders dürften dabei die neugestalteten Tafeln der AG 1/11 zum Thema „750 Jahre Berlin" und die der AG 1/58 über die Entwicklung der Berliner Traditionszüge von Interesse sein.

„me": Ohne die enge Zusammenarbeit zwischen der DR, dem DMV und dem Verkehrsmuseum Dresden wären derartige Veranstaltungen in diesem Rahmen undenkbar. Welche Erfahrungen gibt es dabei besonders in bezug auf die Ausstellungen des Jahres 1985?

Manfred Möller: Wir haben 1985 außerordentlich gute Erfahrungen im Zusammenwirken zwischen der Deutschen Reichsbahn, dem DMV und dem Verkehrsmuseum Dresden gemacht. Das trifft diesmal wiederum zu. Ein gutes Miteinander gab es aber auch mit der Deutschen Post und dem Philatelistenverband der DDR. Alle haben uns tatkräftig und konstruktiv unterstützt. Darüber hinaus halfen viele Institutionen. Ich kann hier nur einige nennen: den Rat des Stadtbezirkes Berlin-Friedrichshain, die Mitarbeiter der Transportpolizei und die MITROPA. Bei allen, die uns geholfen haben, möchte ich mich schon jetzt sehr herzlich bedanken.

Das Interview führte Wolf-Dietger Machel

Leser schreiben...

Patenschaftsvertrag für die 03 204

Ein Patenschaftsvertrag zur Pflege und Erhaltung der Denkmallok des Bahnbetriebswerkes Cottbus, der 03 204, wurde zwischen der Jugendmeisterei III der Abteilung Triebfahrzeug-Unterhaltung und der DMV-Arbeitsgemeinschaft 2/34 „Bw Cottbus" abgeschlossen. Damit leisten beide Kollektive einen wichtigen Beitrag zur Traditionspflege bei der DR.
Bereits im Jahre 1984 erhielt die Jugendmeisterei III den Auftrag, diese Lokomotive in Vorbereitung des Nationalen Jugendfestivals zu Pfingsten 1984 betriebsfähig aufzuarbeiten. Nachdem dieses Ziel erreicht war, erbrachten die Jugendfreunde auch das Schrottaufkommen, damit die Maschine als Denkmal im Bw Cottbus verbleiben konnte. Im Mai 1987 war die 03 204 übrigens während der Fahrzeug-Ausstellung in Kamenz aus Anlaß des Sterntreffens zu sehen.
W. Juckel, Cottbus

Dank von Loitz nach Gelenau

Auf diesem Wege möchte ich den Modellbahnfreunden aus Gelenau und Meißen sowie dem Freund H.-J. Bänsch meinen herzlichen Dank übermitteln. Die genannten Freunde haben mir mit dem Stromanschluß für meine Filmleuchte während der großen Modellbahn-Ausstellung am Fernsehturm 1985 einige sehr gut geratene Schmalfilmaufnahmen von ihren Anlagen ermöglicht.
In meinem Geschäft habe ich seit etwa einem Jahr hinter Glas sehr zur Freude der Kinder (und der „Großen") auf einer Fläche von nur (!) 52 cm × 65 cm eine N-Anlage aufgebaut.
Kommissionshändler M. Ohlich, Loitz

Leser meinen...

Gutes Duett – Kulturbund und DMV

Regelmäßig berichtet die monatlich erscheinende Zwickauer Kulturbund-Zeitschrift „Pulsschlag" – herausgegeben von der Abteilung Kultur beim Rat der Stadt – über die Arbeit der AG 3/75 „Eisenbahntradition". Die Redaktion überreicht Einzelpersonen und Kollektiven, die sich um das kulturelle Leben im engeren und weiteren Sinne verdient gemacht haben, einen symbolischen Blumenstrauß. Im Heft 10/86 wurde die Zwickauer AG für ihr äußerst verdienstvolles Wirken bei der Erhaltung technischer Denkmäler des Verkehrswesens, die aktive Traditionspflege und ihren Beitrag bei der Gestaltung einer erlebnisreichen und sinnvollen Freizeit für Tausende von Menschen geehrt.
Gleichzeitig wurde damit auch die großzügige und kontinuierliche Unterstützung der ehrenamtlich tätigen Redaktion des „Pulsschlags" durch die AG 3/75, insbesondere durch ihren Vorsitzenden Harald Glück, gewürdigt.
Seit dem vergangenen Jahr stellt nun der „Pulsschlag" in „Technischen Steckbriefen" alle Objekte vor, die von der AG betreut werden, den Traditionseilzug, die 50 849, die 58 261 und einen Kohlenkran aus dem Jahre 1908! Die enge Zusammenarbeit zwischen der Redaktion „Pulsschlag" und der AG 3/75 ist schon deshalb erfreulich, da sie gewissermaßen ein Beispiel fruchtbringenden Zusammenwirkens zwischen dem Kulturbund der DDR (KB) und dem DMV auf dem Gebiet der Öffentlichkeitsarbeit darstellt. Ich kann mir vorstellen, daß diese Zusammenarbeit auch auf anderen Gebieten möglich ist. Schließlich gibt es in der Kreisorganisation Zwickau-Stadt des KB auch sehr aktiv arbeitende Freunde in den Gesellschaften für Denkmalpflege (technische Denkmale!) und Heimatgeschichte. Erfreulich ist das große Interesse der Leser an Beiträgen zum Thema Eisenbahn. Das wird in Gesprächen und Leserbriefen immer wieder deutlich. 1983 widmete die Zeitschrift mehrere Beiträge – z. B. „Als es noch Kopf- und Rippenstöße gab ...", „Die ‚Hundert' dampft nach Schwarzenberg" – einem wichtigen Jubiläum der Eisenbahn im Territorium: dem 125jährigen Bestehen der Strecke Zwickau–Aue–Schwarzenberg. Aber auch Veröffentlichungen zur Eisenbahnfotografie, zur Geschichte der Modelleisenbahn und zum großen Hobby Modellbahn fanden bei den Lesern Aufmerksamkeit und Interesse.
Ausgehend von der Tatsache, daß die Denkmalpflege ein gesamtgesellschaftliches Anliegen verkörpert und deren Ziel darin besteht, „... die Denkmale in der Deutschen Demokratischen Republik zu erhalten und so zu erschließen, daß sie der Entwicklung des sozialistischen Bewußtseins, der ästhetischen und technischen Bildung sowie der ethischen Erziehung dienen" (Denkmalpflegegesetz vom 19. Juni 1975), ist allgemein zu wünschen, daß es **allerorts** zu einer engen und qualitativ hochwertigen Zusammenarbeit zwischen dem KB und dem DMV kommt. Die Redaktion „Pulsschlag" und die AG 3/75 werden auf jeden Fall auch künftig ihr kooperatives und freundschaftliches Miteinander fortsetzen.
F. Leichsenring, Culitzsch

Hohe Auszeichnung

In Würdigung großer Verdienste beim Aufbau und bei der Entwicklung der sozialistischen Gesellschaft in der Deutschen Demokratischen Republik und insbesondere für die hervorragende Arbeit bei der Deutschen Reichsbahn wurde anläßlich des 1. Mai 1987

Reiner Enders

Stellvertreter des Generaldirektors der Deutschen Reichsbahn und Vizepräsident des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR mit der

Verdienstmedaille der Deutschen Demokratischen Republik

ausgezeichnet.

Herzlichen Glückwunsch!

Leser fragen und antworten...

Eine Betriebsnummer, die es nicht gab

Mit Interesse habe ich den Beitrag über die Baureihe 50 des Bw Nossen im „me" 6/86 gelesen. Etwas erstaunt war ich allerdings über die Bildunterschrift auf Seite 9 zu Abb. 7, in der die orange lackierte 110 971 erwähnt wird. Mir ist bekannt, daß die Baureihe 110 nur bis zur Betriebsnummer 110 896 ausgeliefert wurde. Wer kann mir über diese Lok Auskunft geben?
J. Ehspanner, Roßlau

Obwohl, wie der Leser richtig feststellt, die dieselhydraulischen Lokomotiven der Baureihe 110 nur bis zur Betriebsnummer 110 896 von der DR beschafft wurden, ist die Frage zu klären, weshalb in der Unterschrift zu Abb. 7 die links im Bild befindliche orange lackierte Diesellokomotive als 110 971 bezeichnet wird. Mit Sicherheit handelt es sich bei diesem Triebfahrzeug (Tfz) nicht um die **110 971** (eine solche Betriebsnummer wurde bisher nicht vergeben!), sondern um die Lokomotive mit der Betriebsnummer **110 970-1**, die auch tatsächlich im Bw Nossen beheimatet war. Zunächst sei darauf verwiesen, daß nach den innerdienstlichen Regelungen der DR vorübergehend angemietete fremde Tfz (Leihlokomotiven) für den Einsatz im Rangier- bzw. Zugförderungsdienst der DR auch eine mit Ablauf der Nutzungsdauer wieder erlöschende DR-Tfz-Betriebsnummer erhalten. Dafür sind in der Regel die meist nicht besetzten 900er Ordnungsnummern vorgesehen. (Beispiele: Werkbahn-Dieselloks des Typs M 62 von der AG Wismut standen bei der DR als DR-BR 120 9... bzw. Werkbahn-Dieselloks des Typs V 60 verschiedener VEB als DR-BR 105 9... im Einsatz.)
Nach diesen Prämissen wurden auch die nachstehenden Tfz-Betriebsnummern 110 961 bis 110 970 für 10 der BR 110 entsprechende Tfz vergeben, die vom KLEW Hennigsdorf im Jahre 1983 jedoch nicht als Lokomotiven, sondern als Antriebs-Maschinen-Aggregate für die gleiche Anzahl sogenannter fahrbarer „Grabenräumeinheiten" geliefert wurden. Bis zum Zeitpunkt der Verwendung ihrer ureigensten Zweckbestimmung im Bereich Bahnanlagen der DR wurden diese Maschinen-Aggregate vorübergehend im Triebfahrzeugdienst der Maschinenwirtschaft der DR als Lokomotiven mit den genannten Betriebsnummern genutzt, wozu auch die abgebildete 110 970-1 gehörte.
W. Petznick, Hauptverwaltung Maschinenwirtschaft der DR im Ministerium für Verkehrswesen, Berlin

Hinten gut gesichert



Aufgenommen im Rangierbahnhof Engelsdorf von M. Ulrich, Suhl

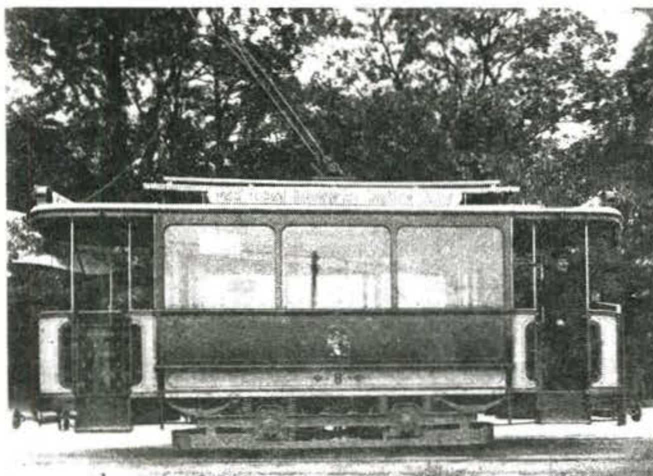
Frank Möller (DMV), Rostock

Neues von der Rostocker Straßenbahn

Unter den Nahverkehrsfreunden ist es kein Geheimnis: Ein Besuch der Rostocker Straßenbahn lohnt sich immer! Rostock ist die einzige Bezirksstadt der DDR, in der noch keine modernen TATRA-Fahrzeuge verkehren. Der derzeitige Wagenpark setzt sich zusammen aus Gelenktriebwagen und zweiachsigen Fahrzeugen der Bauart Gotha, Rekowagen und noch immer aus LOWA-Wagen. Eine Reihe dieser Fahrzeuge sind aus Berlin, Potsdam, Magdeburg, Karl-Marx-Stadt oder Leipzig übernommen worden.
Hinzu kommt der historische Triebwagen 26. Er wurde 1926 mit offenen Perrons in der Waggonfabrik Wismar gebaut. Entgegen der Praxis in anderen Verkehrsbetrieben verkehrt dieser Wagen während der Sommermonate meist fahrplanmäßig auf der Linie 11 zu einem Sondertarif.
Aus derselben Lieferserie stammt ein weiteres markantes Fahrzeug, der Fahrschultriebwagen 551. Fast täglich ist er auf dem Streckennetz zu sehen und soll im letzten Umbauzustand als technisches Denkmal erhalten bleiben.
Mit dem Ausbau Rostocks als politisches und kulturelles Zentrum des Küstenbezirkes in den 50er und 60er Jahren erlebte auch die Rostocker Straßenbahn einen nie gekannten Aufschwung. Damit einher ging die Modernisierung der Straßenbahn, angefangen beim Bau eines neuen Betriebshofs 1956 über den zweigleisigen Ausbau der Strekken, die Einführung moderner Abfertigungsmethoden bis zur Sanierung des Wagenparkes. Die stark verschlissenen Strecken nach Brinckmansdorf und Gehlsdorf wurden stillgelegt und durch Omnibuslinien ersetzt. Übrig blieben die Linien 11 mit 6,7-km- und 12 mit 7,8-km-Länge. Doch auch in Rostock sollte die Straßenbahn künftig neue und wichtige Transportaufgaben übernehmen. Dabei ging es vor allem darum, den Nordosten der Bezirksstadt an das Straßenbahnnetz anzuschließen. Bereits Anfang der 80er Jahre begannen die Vorarbeiten.
Anläßlich des 11. FDGB-Kongresses im April 1987 wurde ausgehend vom Knoten Steintor der erste Abschnitt der Neubaustrecken in Betrieb genommen, die zu den im Aufbau befindlichen Stadtteilen im Nordosten Rostocks führen werden. Bedient wird seit dem 21. April zunächst das Neubaugebiet Dierkow von den Linien 2 Marienehe – Allee der Bauschaffenden (10,7 km), 2 E im Frühberufsverkehr von Reutershagen zur Allee der Bauschaffenden (9,4 km) und 4 Hauptbahnhof – Dierkower Kreuz (4,5 km). Die Streckenlänge wuchs dadurch von 11,6 km auf 14,8 km. Waren bislang im Berufsverkehr 27 Züge im Einsatz, so sind es nun 39 Züge.
Die Strecke entstand nach modernsten Grundsätzen und mit Hilfe von Gleisbautechnik der Deutschen Reichsbahn. Erwähnenswert sind der Brückenbau Ernst-Barlach-Straße auf komplizierten Bodenverhältnissen und der Trassenführung durch hochwassergefährdetes Gebiet unterhalb der Altstadt.
Für die Inbetriebnahme der Neubaustrecke mußten personelle Voraussetzungen geschaffen werden. Der Fahrzeugpark wurde vergrößert, und die erforderlichen Abstellanlagen sind erweitert worden. Durch den Bereich Instandhaltung erhielten von den Leipziger Verkehrsbetrieben übernommene Gelenktriebwagen und Beiwagen eine Hauptuntersuchung. Neue Außenbeblechungen, wobei versuchsweise auch Hartfaserplatten zum Einbau kamen, gehörten ebenso dazu wie die Erneuerung der Fußböden.
Die laufende Unterhaltung des nun 35 Gelenktriebwagen, 23 Trieb- und 80 Beiwagen umfassenden Leistungswagenparks sowie der Arbeits- und Sonderfahrzeuge erfordert die intensive Nutzung der vorhandenen Kapazitäten.
Für den Betrieb des im Bau befindlichen zweiten Abschnittes der Neubaustrecke, die Umfahrung des Wohngebietes Dierkow, ausgehend vom Dierkower Kreuz zu dem an der DR-Strecke 902 gelegenen Haltepunkt Dierkow, sind weitere Straßenbahnzüge nötig. Der dritte Bauabschnitt erschließt dann, ebenfalls vom Dierkower Kreuz ausgehend, das Wohngebiet Toitenwinkel bis zur Endhaltestelle Baumschulenweg.
Bis 1991 sind alle erforderlichen Voraussetzungen zu schaffen, damit der TATRA-Betrieb eingeführt werden kann. Dazu werden die bereits aufgenommenen Rekonstruktionsarbeiten an den Strecken, Stromversorgungsanlagen, in den Werkstätten und im Betriebshof abgeschlossen. Nach Karl-Marx-Stadt und Schwerin wird Rostock dann als dritter Straßenbahnbetrieb der DDR in der Lage sein, 2500 mm breite Fahrzeuge einzusetzen.
Die Realisierung dieses Vorhabens erfordert jedoch noch große Anstrengungen. Beispielsweise kann das Prinzip „Fahren und Bauen" aufgrund des hohen Anteils von Arbeiten an Versorgungsleitungen im Gleisbereich und der erforderlichen Veränderung des Gleismittenabstandes nur bedingt angewandt werden. Etwa zum gleichen Zeitpunkt, also zu Beginn der 90er Jahre, ist der Anschluß der Südstadt an das Straßenbahnnetz vorgesehen.
Die Rostocker Straßenbahn besitzt also eine gesicherte Perspektive. Bis zur typenreinen Umstellung auf TATRA-Betrieb bleibt dem Nahverkehrsfreund noch genügend Zeit, um den jetzigen Wagenpark kennenzulernen und auf dem Film festzuhalten.

Straßenbahnjubiläum in Halberstadt

Am 28. Juni 1987 sind 100 Jahre vergangen, als die erste Pferdebahn in Halberstadt vom Bahnhof aus den Fischmarkt erreichte. Auf 3,5-km-Streckenlänge wurden mit 10 Pferdebahnwagen zwei Linien betrieben. Mit dem Ziel, die Straßenbahn zu elektrifizieren, kaufte die Stadt am 1. Juli 1902 die Straßenbahnaktien und beauftragte die „Helios-Elektrizitäts-AG" mit der Elektrifizierung sowie der Lieferung neuer Fahrzeuge.
Die elektrische Straßenbahn wurde am 2. Mai 1903 feierlich eröffnet. Das Gleisnetz konnte auf beachtliche 14,5 km erweitert und ab 1909 mit sechs Linien betrieben werden. Infolge der Inflation wurde das Liniennetz 1924 auf drei Linien reduziert, wobei unwirtschaftliche Strekken nicht mehr befahren wurden.



Die Abbildung zeigt den Triebwagen 8 (Baujahr 1902, Helios, 1945 a) an der Endstelle Klusberge um 1909. Foto: Sammlung D. Janietz, Halberstadt

Der aus 23 Trieb- und 7 Beiwagen bestehende Fahrzeugpark wurde ab 1931 schrittweise durch 11 Triebwagen der Waggonfabrik Lindner, Ammendorf, ergänzt.
Nach der Zerstörung Halberstadts am 8. April 1945 wurde der Verkehr unter großen Anstrengungen bis Mai 1949 wieder vollständig aufgenommen.
Mit der Inbetriebnahme des ersten LOWA-Zuges im Jahre 1951 begann die umfangreiche Modernisierung des Wagenparks.
Heute sind 20 Trieb- und 13 Beiwagen sowie ein Arbeits- und ein Traditionswagen (Baujahr 1939) vorhanden. Jährlich werden jetzt auf dem 14 km langen Gleisnetz mit drei Linien über zehn Millionen Personen befördert. Seit 1983 existiert eine DMV-Arbeitsgemeinschaft, die sich mit der Pflege des Traditionswagens und dem Sammeln verkehrsgeschichtlicher Daten beschäftigt.

Th. Kruse, Halberstadt

Dipl.-Ing. Nikolaus Günzl (DMV), Berlin

Vulcan–„q"

Unbekanntes über eine bemerkenswerte Kleinbahnlokomotive (2. Teil)

Der Betriebseinsatz

Wie bereits erwähnt, sollten die ersten sechs Maschinen auf der Bromberger Kreisbahn eingesetzt werden. Die Inbetriebnahme dieser Bahn war für 1895 vorgesehen. Unabhängig davon beschloß im Jahre 1894 die Inspektion der preußischen Eisenbahntruppen, eine Übung zum Verlegen von schwerem Heeresfeldbahnmaterial unter kriegsmäßigen Bedingungen durchzuführen. Dabei sollte die mögliche tägliche Kilometerleistung beim Verlegen von 9 m langen und 12,54 kg/m schweren Schienen mit Nägeln und Unterlagsplatten auf hölzernen Querschwellen bestimmt werden. Die Auswahl fiel auf die 29 km lange in Vorbereitung befindliche Strecke Weißenhöhe – Lobsens der Wirsitzer Kreisbahn (heute Białośliwie – Łobżenica, VR Polen). Das „Eisenbahnregiment No. 3" traf am 22. und 23. August 1894 mit 418 Mann, darunter 50 Offiziere, in Weißenhöhe ein. Für den Bau wurden vier Zwillinge, 50 Feldbahnwagen, 4 km Feldbahn-Gleisjoche und acht Weichen mitgebracht. Die gesamte Strecke war am 18. September 1894 fertiggestellt worden. Die maximale Tagesleistung betrug 2,88 km. Die Restarbeiten, wie Kiesfüllen und Telegraphenleitung legen, schloß man mit reduzierter Mannschaft bis zum 2. November 1894 ab. Dadurch wurde also in dem von Lenz & Co geplanten Kreisbahnnetz nicht eine Strecke der Bromberger, sondern der Wirsitzer Kreisbahn (W. K.) zuerst betriebsfähig. Deshalb kamen die ersten vier Maschinen der späteren Gattung q nun zur Wirsitzer Kreisbahn.

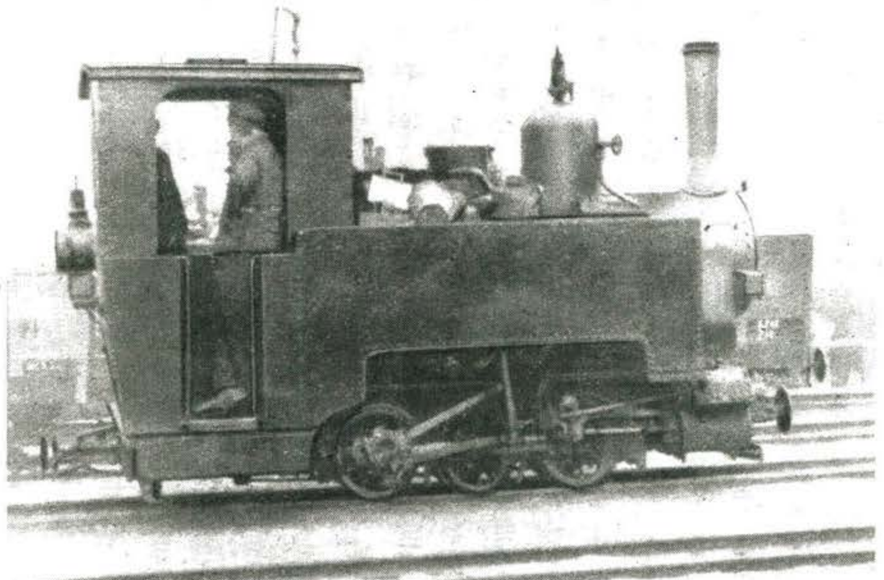
Die Typenbezeichnung „Bromberg" wurde nun nicht mehr offiziell verwendet. In einem Vulcan-Zeichnungsverzeichnis sind jedoch die ersten sechs hergestellten Lokomotiven als Typ Bromberg „B. K. 1–6" ausgewiesen, und Originalzeichnungen der Vulcan-Werke sind mit so verwirrenden Angaben wie „Fabriknummer 1424–33, Bromberg 1–8q" gekennzeichnet. Deshalb sei in der Tabelle 1 die laut Zeichnungsverzeichnis geplante Verteilung der „q"-Lokomotiven den nach heutigem Erkenntnisstand tatsächlich vollzogenen Lieferungen gegenübergestellt.

Die Sonderausführungen

Neben der ab der fünften einheitlichen gebauten Maschine existierten auch noch zwei Sonderausführungen.

Die erste betrifft die drei Maschinen der A. L. K. B. Sie hatten an der hinteren Pufferbohle Winkel, die einen verlängerten Fußboden mit darauf sitzendem, verlängertem Führerhaus trugen. In der Rückwand wurde zusätzlich eine Klappe zwischen den Fenstern eingebaut. Ansonsten entsprachen die Lokomotiven denen der Bromberger und Wirsitzer Kreisbahn. Aus den noch vorhandenen

1



Unterlagen ist nicht ersichtlich, ob diese Abweichungen bereits von Vulcan berücksichtigt wurden oder erst später durch Umbau entstanden.

Noch interessanter dürfte die andere Sonderausführung sein. Die B. K. betrieb ab 1895 eine Inselstrecke zwischen Braha (Brda) und Weichsel (Wisła) von Maxtal (heute Maksymilianowo, VR Polen) nach Koselitz (heute Kozeliec VR Polen). Sie wurde erst im Jahre 1907 über die Verbindung Mühltal (Smukała) – Maxtal an das Stammnetz angeschlossen.

Diese Strecke diente hauptsächlich zur Abfuhr landwirtschaftlicher Produkte, die von zahlreichen Gütern in der Weichselniederung erzeugt und im Bahnhof Maxtal auf die Regelspurbahn umgeladen wurden. Dadurch waren trotz der relativ geringen Gesamtstreckenlänge viele Gutsanschlüsse zu bedienen und besonders in der Rübenzeit auch schwere Züge zu fahren. Bald zeigte sich, daß die Lokomotiven für diesen Einsatzfall einen zu geringen Wasservorrat hatten und die Möglichkeiten, unterwegs Wasser nachzufassen, zu umständlich waren. Deshalb wurden 1898 bei Vulcan zwei Hilfstender bestellt.

Schwierigkeiten durch Entgleisungen der ersten Achse, aber auch Mängel bei der Zugkraft auf den Gleisen dieser Schmalspurbahn, erforderten weitere Veränderungen. Es erschien wünschenswert, den Schwerpunkt der Maschinen weiter nach vorn zu verlagern und gleichzeitig die Achsfahrmasse geringfügig zu erhöhen. Vulcan erarbeitete daraufhin eine Konstruktionsunterlage, die den Einbau von elf Gußeisenstücken mit einer Gesamtmasse von 1240 kg pro Lok vorsah. Vier der Gußeisenstücke waren im Rahmenwasserkasten anzuordnen und verdrängten 140 kg Wasser. Dadurch entstand eine Ergänzungsmasse von 1100 kg. Der Umbau erfolgte im März 1899 in der Hauptwerkstatt der B. K. in Krone (heute Koronowo, VR Polen). Dies betraf die Lokomotiven B. K. 1q (1428/94) und B. K. 6q (1433/94), die gleichzeitig für den Schlepptenderbetrieb umgerüstet wurden. Abb. 5 (Teil 1, Heft 5/87, S. 15) zeigt die BKB 6q mit Schlepptender vor einem Güterzug in Ober Strelitz (heute Górne Strzelce, VR Polen), übrigens das einzige bekannte Foto einer solchen Maschine.

Die BKB 6q wurde noch 1949 von der PKP als Schlepptenderlok, kenntlich aus der Bezeichnung Py1-724 (P für Schlepptenderlok) übernommen und erst am 4. April 1952 ausgemustert. Ob noch weitere Lokomotiven zusätzlich „erschwert" wurden, ist nicht bekannt.

Fahrleistungen bei der A. L. K. B.

Die Anklam-Lassaner Kleinbahn übernahm hauptsächlich die An- und Abfuhr landwirtschaftlicher Produkte. Dabei hatte der Transport von Zuckerrüben zur Zuckerfabrik nach Anklam eine vorrangige Rolle. Bekannt ist die Beförderung der schweren Rübenzüge über die

Hauptbahn Berlin–Stralsund im Bereich des Bahnhofs Anklam, wo durch die geringe Zugkraft der kleinen Vulcan-Maschinen auf einer Steigung öfter Schwierigkeiten entstanden und Lokomotiven der Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn helfen mußten. Der Reiseverkehr spielte immer eine

1 Lokomotive 1[a] der A. L. K. B. beim Rangieren am Anklamer Hafen 1944

2 Zug der A. L. K. B. im Stadtgebiet von Lassan im Oktober 1935

2



untergeordnete Rolle. Ab Oktober 1927 wurde er weitestgehend reduziert, da von nun an bahneigene Busse verkehrten. Ab 1. März 1937 war dann der Reiseverkehr auf der Schiene ganz entbehrlich. Während des zweiten Weltkriegs mußte er wegen des Treibstoffmangels jedoch wieder aufgenommen werden.

Da auf der A. L. K. B. bis 1937 fast nur Personenzüge mit Güterbeförderung (Pmg) verkehrten, waren die Fahrgeschwindigkeit und - bedingt durch Rangieraufenthalte auf den Unterwegsbahnhöfen – auch die durchschnittlichen Reisegeschwindigkeiten äußerst gering. Tabelle 3 enthält einige ausgewählte Fahrzeiten für die 19,5 km lange Strecke Anklam–Lassan. Daraus ist ersichtlich, daß die Lokomotiven keine besonderen Leistungen erbringen mußten und nur während der Rübenkampagne mit den schweren Rübenzügen voll gefordert waren. Bedingt durch die Tatsache, daß der Bus die direkte Chaussee benutzte und nicht die abseits gelegenen Zwischenstationen anfuhr, war er entsprechend schneller und übernahm das ohnehin geringe Reiseverkehrsaufkommen fast vollständig. Neben den Schwierigkeiten beim bereits erwähnten Bedienen des Anschlußgleises zur Zuckerfabrik hatten die Lokomotiven auf der 1,27 km langen Hafenbahn im Stadtgebiet von Lassan ihre Probleme. So mußten Rangierabteilungen die starke Steigung vom Hafen zum Bahnhof, des öfteren sehr zum Gaudium der Kinder, in mehreren Anläufen bewältigen.

Fahrleistungen bei der Wirsitzer Kreisbahn

Während bei der A. L. K. B. ausschließlich q-Lokomotiven im Einsatz waren, teilten sich bei der W. K. schon ab 1899 die kleinen C-Kuppler mit etwas schwereren C 1'-Schlepptenderlokomotiven die Betriebsaufgaben. Entsprechend ihrer geringen Wasservorräte fuhren die q-Lokomotiven während ihrer gesamten Betriebszeit hauptsächlich auf den Strecken Weißenhöhe–Lobsens (29,1 km) und Lobsens–Witoslaw (18,5 km) im PmG-Verkehr. Dabei gab es zwischen Weißenhöhe und Lobsens noch einen Betriebshalt an der „Wasserstation Schönsee" beim km 15,74. Hier wurde der Okolinetz-Graben, ein kleiner Bach, überquert und mit einem an allen Lokomotiven vorhandenen Elevator, einer speziellen Dampfstrahlpumpe, das Wasser aus dem Bach angesaugt und in den Vorratsbehälter der Lokomotive gedrückt. An den Wasserstellen, von denen es eine Vielzahl im Gesamtstreckennetz gab, war ein Saugkorb fest im Wasser installiert und mit Rohrleitungen bis ans Gleis verbunden. Daher brauchte nur ein kurzer Schlauch zwischen Lokomotive und Rohrleitung angeschlossen werden.

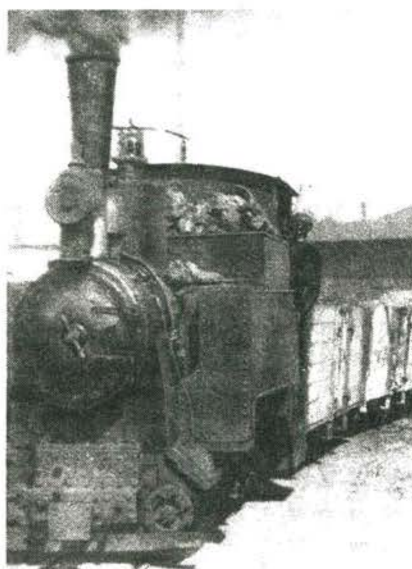
Einen Überblick über die Fahrleistungen ausgewählter Züge auf den genannten Strecken vermittelt Tabelle 4. Wegen des Anschlusses nach Wissek (heute Wysoka, VR Polen) gab es in Heinrichsfelde (heute Czaycze, VR Polen) meistens noch einen längeren Aufenthalt, der bei der Betrachtung der Geschwindigkeiten zu berücksichtigen ist. Besonders fallen die hohen Geschwindigkeiten im Jahre 1940 auf. Ausgehend von den guten Erfahrungen, die die Bromberger Kreisbahn mit dem Einsatz ihrer kleinen vierachsigen Triebwagen der Firma Lilpop, Rau und Löwenstein, Warschau, im Reiseverkehr gemacht hatte, sollten für die Wirsitzer Kreisbahn ebenfalls Triebwagen beschafft werden. Der Fahrplan wurde aber bereits zuvor darauf ausgerichtet. Bis zum Eintreffen der Triebwagen gab es einen Triebwagenersatzverkehr durch Personenzüge mit Dampflokbespannung. Die Höchstgeschwindigkeit wurde auf 30 km/h festgelegt. Diesen Zügen, die im Fahrplan neben der Zugnummer mit einem T bezeichnet waren, durften keine Güterwagen beigestellt werden. Dadurch mußten die kleinen Vulcan-Lokomotiven schneller als zulässig fahren. Das wiederum führte zu einem überhöhten Kohlenverbrauch und extrem hohen Verschleiß. Infolge der Kriegsbedingungen wurden jedoch keine Triebwagen mehr geliefert. Die durch Material- und Personalmangel eingeschränkten Unterhaltungsmöglichkeiten zwangen schließlich dazu, daß man ab 1941 wieder zu geringeren Geschwindigkeiten zurückkehrte. Wenn man davon ausgeht, daß während des Winterfahrplanabschnittes 1941/42 die mittlere Reisegeschwindigkeit der Personenzüge 19,8 km/h betrug, mußte der Zug auf der freien Strecke mindestens 25 km/h fahren. Für die Vulcan-Lokomotiven waren diese Geschwindigkeiten immer noch viel zu hoch. In einem Erläuterungsbericht der Vulcan-Werke über die q-Lokomotiven aus dem Jahre 1896 ist angegeben, daß der Wasserverbrauch bei 15 km/h mittlerer Geschwindigkeit und einer Füllung der Dampfzylinder von 33 % im Expansionsbetrieb 714 kg/h beträgt und der Kessel bei angestrengtem Betrieb im Mittel 760 kg/h verdampfen kann. Bei dieser Leistung werden etwa 110 kg/h guter Steinkohle verbraucht. Nun hat man eine Vorstellung, wie weit die mitgeführten Vorräte der Lokomotiven reichten. Unter Berücksichtigung der beengten Verhältnisse auf dem Führerstand werden die hohen Leistungen des Lokpersonals besonders deutlich, zumal die Kleinbahngleise erfahrungsgemäß nicht die besten waren, und bei der Schaukelei das optimale Beschicken des kleinen Rostes schon eine Kunst für sich bedeutete. Deshalb ist auch verständlich, warum auf der Strecke Weißenhöhe–Lobsens zwischendurch Wasser genommen werden mußte. Neben den Belastungen im Personen- und PmG-Verkehr sind außerdem die hohen Anforderungen in der Rübenkampagne zu berücksichtigen, bei denen die Maschinen voll gefordert wurden. Im Jahre

1914 befaßte sich der Wirsitzer Kreistag mit diesem Problem. Damals waren während der dreimonatigen Kampagne zusätzlich acht Maschinen erforderlich. Sie wurden dabei derart stark beansprucht, daß sie jährlich vollkommen durchrepariert werden mußten. Die Betriebslänge der Wirsitzer Kreisbahn betrug schon 1906 141 km, und der Lokomotivpark – bestehend aus neun Vulcan q-Lokomotiven, ab 1899/1900 vier C1'-O&K-Schlepptenderlokomotiven und zwei von der Wallückebahn übernommenen B'B'n4v-Jung-Meyer-Lokomotiven – war also in der Kampagne voll ausgelastet. Schwerere D-gekuppelte Schlepptenderlokomotiven kamen erst nach 1925 auf diese Bahn. Nun konnten die q-Lokomotiven in den leichteren PmG-Dienst abwandern. Leider sind aus der Zeit zwischen 1920 und 1939 kaum Unterlagen vorhanden. Dadurch kann der Lebenslauf der Lokomotiven nicht durchgehend verfolgt werden.

Fahrleistungen bei der Bromberger Kreisbahn

Die im Bromberger Vorort Schleusenau beginnende Kreisbahn hatte von den drei betrachteten Bahnen den stärksten Reiseverkehr. Fiel ihr doch auf der Strecke Bromberg–Marthashausen (heute Morzewiec, VR Polen), ab 1907

3



mit Abzweig in Mühlthal nach Maxtal, der Vorort- und Ausflugsverkehr zu. Hier verkehrten täglich immer mindestens sechs Zugpaare. Zum Vergleich betrug die Länge des Streckennetzes der Bromberger Kreisbahn im Jahre 1906 etwa 95 km. Der Lokomotivpark bestand aus acht Vulcan q-Lokomotiven, zu denen in den Jahren 1904 und 1908 je eine B'B n4v-O&K-Malletlok gleicher Bauart kam („me" 1/83 S. 4). Bis nach dem ersten Weltkrieg, als aus Heeresfeldbahnbeständen neue, teilweise stärkere Lokomotiven dazukamen, trugen die Vulcan-Lokomotiven die Hauptlast der Zugförderung. Die Fahrleistungen sind ähnlich denen der Wirsitzer Kreisbahn, so daß hier nicht mehr gesondert darauf eingegangen wird. In der Rübenkampagne waren diese Maschinen ebenfalls voll ausgelastet, und auf der steigungsreichen

3 Lokomotive 7 der WKB verläßt Weißenhöhe im April 1942 mit einem PmG

4 Ebenfalls Lokomotive 7 der WKB mit einem abfahrbereiten Zug in Lobsens nach Witoslaw im Juli 1944

5 Lokomotive 3 im Bahnhofsgelände von Białośliwie im Jahre 1931. Eine ganz seltene Aufnahme aus der polnischen Kreisbahnzeit.

6 Lokomotive der B. K. mit einem vierachsigen Hilfspersonenwagen der Bromberger Firma Zobel im Jahre 1906.

Anmerkungen zur Tabelle 1: Von den vier als „W.K.P.?" angegebenen Loks sind drei vor 1935, möglicherweise schon bei der W. K., eine Lok zwischen 1928 und September 1939 verschrottet worden. Die Wirsitzer Bahnnummern 45 q und 46 q sind Lenz-Vorratsnummern, die später bei der Bahn nicht geändert wurden.

Tabelle 1 Verzeichnis der q-Lokomotiven

Fabrik-Nr./ Baujahr	vorgesehen als	tatsächlich geliefert als	Verbleib
1424/1894	B. K. 1	W. K. 1	W. K. P.?
1425/1894	B. K. 2	W. K. 2	W. K. P.?
1426/1894	B. K. 3	W. K. 3	W. K. P, W. K. B + 30. 04. 1941
1427/1894	B. K. 4	W. K. 4	W. K. P, WKB + nach 23. 10. 1943
1428/1894	B. K. 5	B. K. 1	?
1429/1894	B. K. 6	B. K. 2	B. K. P, BKB, ?
1430/1894	W. K. 1	B. K. 3	?
1431/1894	W. K. 2	B. K. 4	?
1432/1894	W. K. 3	B. K. 5	?
1433/1894	W. K. 4	B. K. 6	B. K. P, BKB, PKP Py1-724 + 04. 04. 1952
1443/1895	W. K. 5	W. K. 5	W. K. P,?
1444/1895	W. K. 6	W. K. 6	W. K. P, WKB, W. K. P.? + vor 01. 01. 1949
1445/1895	W. K. 7	W. K. 7	W. K. P, WKB, W. K. P.? + vor 01. 01. 1949
1477/1895	B. K. 8	B. K. 7	?
1478/1895	B. K. 9	W. K. 45 q	W. K. P.?
1479/1895	B. K. 10	W. K. 46 q	W. K. P., WKB, W. K. P., PKP Ty1-159 + 02. 09. 1950
1480/1895	–	A. L. K. B. 1^q	PLB 301 N 3304 } 1945 Reparation an SU
1481/1895	–	A. L. K. B. 2^q	PLB 302 N 3304 } 1945 Reparation an SU
1482/1895	–	A. L. K. B. 3^q	+ 1935
1483/1895	–	B. K. 8	?

Legende: B. K. – Bromberger Kreisbahn 1895–1920; B. K. P. – Bydgoskie Koleje Powiatowe 1920–1939 und 1945–1949; BKB – Bromberger Kreisbahn 1939–1945; W. K. – Wirsitzer Kreisbahn 1895–1920; W. K. P. – Wyrzyskie Koleje Powiatowe 1920–1939 und 1945–1949; WKB – Wirsitzer Kreisbahn 1939–1945; PKP – Polnische Staatsbahn ab 1. 1. 1949; A. L. K. B. – Anklam–Lassaner Kleinbahn ; PLB – Pommersche Landesbahnen ab 1940.

Tabelle 2:
Technische Daten Cn2t-Tenderlokomotive der Lenzgattung q

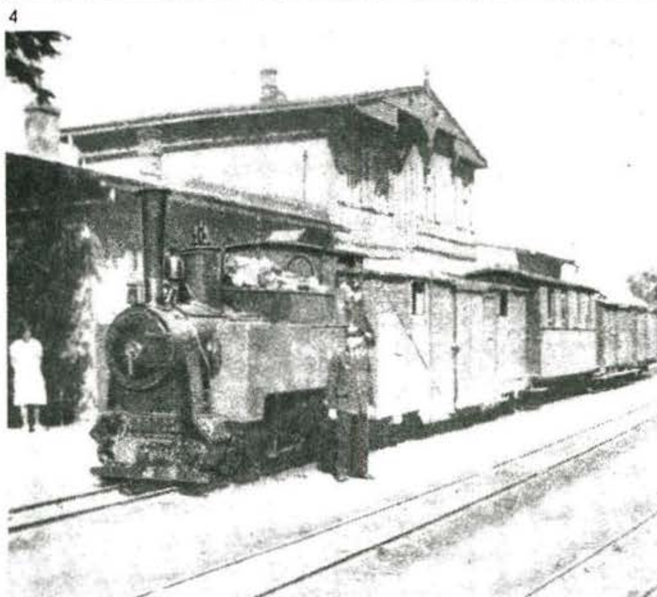
Zylinderdurchmesser	210 mm
Kolbenhub	280 mm
Raddurchmesser	580 mm
Gesamt-Achsstand	1 320 mm
Achsfahrmasse	3,5 t
Dampfdruck	12 kg/cm²
Feuerbuchsheizfläche [1)]	1,693 m²
Rohrheizfläche [2)]	15,397 m²
Gesamtheizfläche [3)]	17,09 m²
Rostfläche	0,4 m²
Wasservorrat	1,5 m³
Kohlenvorrat	0,3 t
Leermasse	8,0 t
Dienstmasse	10,7 t
Zugkraft (0,5xp)	1 277 kg
Zugkraft (0,62xp)	1 584 kg
Leistung	50 PS
Anzahl der Heizrohre	67
Durchmesser der Heizrohre	38/42 mm
Länge zwischen d. Rohrwänden	1 925 mm
Höchstgeschwindigkeit	20 km/h
Bremsart	Hand

Leistungstabelle
Für Zugwiderstand von 5 kg/t und 11 km/h

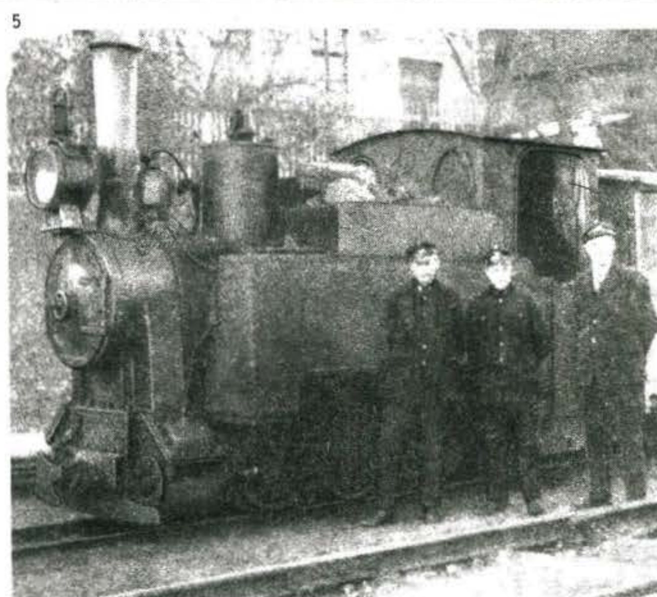
auf der Steigung 1: 00	= 0 ‰:	255 t
auf der Steigung 1:200	= 5 ‰:	123 t
auf der Steigung 1:100	= 10 ‰:	79 t
auf der Steigung 1: 80	= 12,5 ‰:	66 t
auf der Steigung 1: 70	= 14,3 ‰:	59 t
auf der Steigung 1: 60	= 16,6 ‰:	53 t
auf der Steigung 1: 50	= 20 ‰:	44 t
auf der Steigung 1: 40	= 25 ‰:	35 t

1) feuerberührt; wasserberührt 1,77 m²
2) feuerberührt; wasserberührt 17,07 m²
3) feuerberührt; wasserberührt 18,84 m²

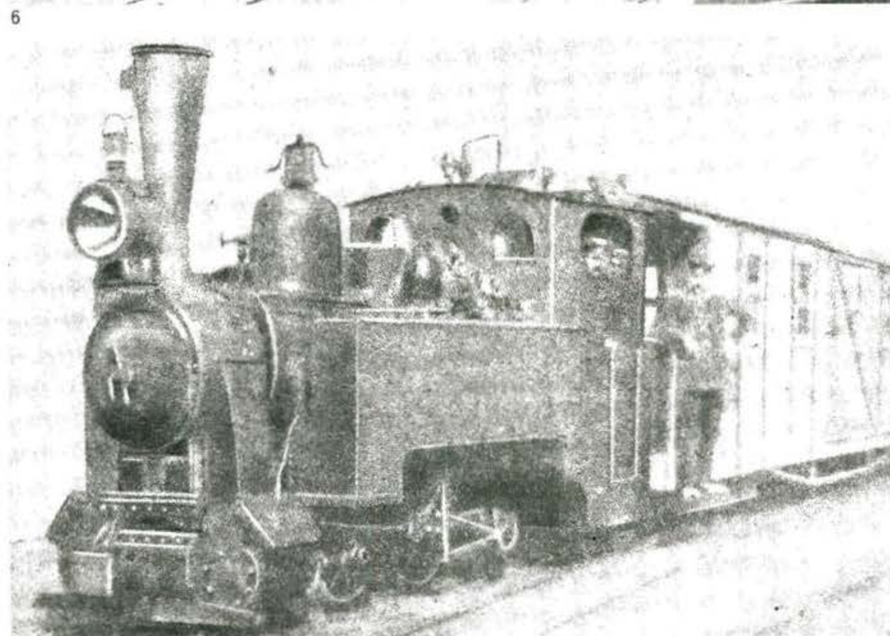
4



5



6



Fotos: K. J. Harder, Westerholz (BRD) (1); Sammlung B. Jordan, Lassan (2); K. Herbener, Kaltenkirchen (BRD) (3 und 6); Katalogsammlung Roland Büde; Bednarek (Sammlung Verfasser) (5)

Tabelle 3 Fahrzeit und Reisegeschwindigkeit auf der Strecke Anklam – Lassan

	1897	1912	1914	1915	1927	1927
Fahrzeit (min)	92	93	79	91	90	42[1]
Reisegeschwindigkeit (km/h)	12,7	12,6	14,8	12,9	13,0	21,4[1]

1) bahneigner Busbetrieb, Streckenlänge 15 km

Tabelle 4 Fahrzeit und Reisegeschwindigkeit auf ausgewählten Strecken der Wirsitzer Kreisbahn

		1897	1912	1913	1915	1940	1941	1942
Weißenhöhe –	Fz		67		68	40	63	68
Heinrichsfelde	Rg		15,0		14,8	25,2	16,0	14,8
Heinrichsfelde –	Fz		48		49	27	40	42
Lobsens	Rg		15,4		15,1	27,3	18,5	17,6
Weißenhöhe –	Fz	135	152	160	153	84	120	122
Lobsens	Rg	12,9	11,5	10,9	11,4	20,8	14,5	14,3
Lobsens –	Fz	80	77	70	77	47	55	65
Witoslaw	Rg	13,9	14,4	15,9	14,4	23,6	20,2	17,1

Legende: Fz – Fahrzeit (min), Rg – Reisegeschwindigkeit (km/h)

Strecke Nakel – Lindenwald (heute Nakło – Wqwelno, VR Polen) war sicherlich der Rübenzugverkehr zur Zuckerfabrik Nakel nicht gerade unproblematisch. Eine offensichtlich hervorragende Unterhaltung in der Hauptwerkstatt Krone hatte dazu beigetragen, daß diese Maschinen trotz der großen Belastung über 50 Jahre im Einsatz standen. Unterlagen aus der Zeit von 1920 bis 1939 sind hier ebenfalls nicht vorhanden.

Schlußbetrachtungen

Es wurde versucht, ein möglichst umfassendes Bild über die Vulcan-q-Lokomotiven zu geben. Da diese kleinen Maschinen immer im Schatten ihrer großen Schwestern standen, sind folglich auch die Quellen zur Erforschung ihrer Geschichte äußerst gering. In jahrelanger Kleinarbeit ist das wenige Material zusammengetragen und durch Befragung von Zeitzeugen abgerundet worden. Dabei kamen auch Randprobleme an das Licht, die uns heute ein zusammenhängendes Bild vom Kleinbahnbetrieb geben können und auch auf die teilweise schweren Arbeitsbedingungen unserer Vorfahren in dieser Zeit hinweisen. Besonderer Dank gilt den Herren Kurt Herbener, Kaltenkirchen (BRD), Helmut Pochadt, Berlin und Tadeusz Garnitz, Osiek (VR Polen) für die Unterstützung bei der Erarbeitung dieses Beitrages.

Quellenangaben

(1) Hille: Geschichte der Preußischen Eisenbahntruppen 1871–1911, Verlag Mittler & Sohn, Berlin 1913
(2) Böhm: Industrie und Gewerbe in Bromberg Verlag Dittmann, Bromberg, 1907
(3) Harder: Die Vulcan-Kleinbahnlokomotiven für die Eisenbahnbaugesellschaft Lenz & Co, Lok-Magazin, Stuttgart 1967
(4) Gotschlich: Untersuchung der Verkehrs- und Betriebsverhältnisse der Wirsitzer Kreisbahn unter besonderer Berücksichtigung der Rübenkampagne, Berlin 1941 (unveröffentlicht)
(5) Unterlagen der Werkstätten Koronowo und Białośliwie (VRP), unveröffentlicht
(6) Unterlagen des Heimatmuseums Łobzenica (VRP), unveröffentlicht
(7) Fahrplanunterlagen verschiedener Jahrgänge

Prof. Dr. sc. techn. Adolf Dannehl, Dresden

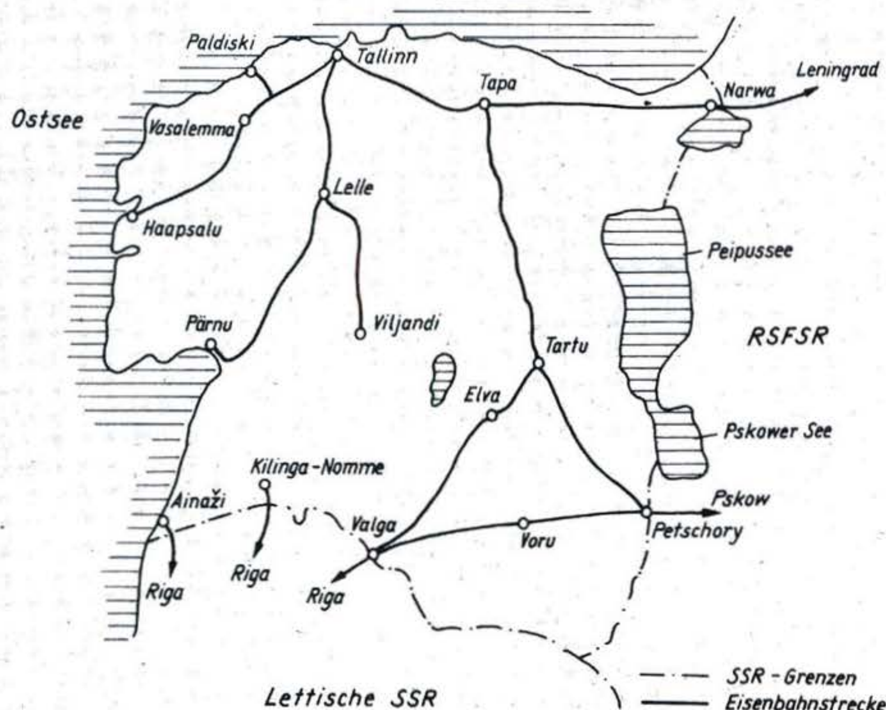
Die Sowjetischen Eisenbahnen

Im November 1987 begehen die sowjetischen Menschen, eingeschlossen die Eisenbahner der UdSSR, ein besonderes Jubiläum: den 70. Jahrestag der Großen Sozialistischen Oktoberrevolution. Dieses für die gesellschaftliche Entwicklung weltweit bedeutende Ereignis veranlaßt uns, ebenso wie das dort bevorstehende 150jährige Eisenbahn-Jubiläum, Ihnen, liebe Leser, die Sowjetischen Eisenbahnen (SŽD) näher vorzustellen. Wir werden in dieser und weiteren Ausgaben des „me" die SŽD in einer Übersicht sowie ausgewählte Direktionen, Ämter oder Strecken näher vorstellen. Prof. Dr. sc. techn. Adolf Dannehl, stellvertretender Direktor der Sektion Fahrzeugtechnik an der Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List", Dresden, beschäftigt sich bereits seit vielen Jahren mit der Geschichte der Eisenbahnen in der Sowjetunion und verfaßte diese Serie. Möge sie weiteres Interesse an der Entwicklung der Sowjetischen Eisenbahnen wecken, die zu den wichtigsten der Welt gehört.
Die Redaktion

Die Sowjetischen Eisenbahnen (SŽD) stellen einen der bedeutendsten Volkswirtschaftszweige der UdSSR dar. In bezug auf einer Reihe von Kenngrößen nehmen sie den ersten Platz unter allen Bahnverwaltungen der Welt ein. Dazu gehören die absolute Gütertransportleistung, die je Kilometer Streckenlänge erbrachte Gütertransportleistung sowie die Länge der elektrifizierten Strecken. Die SŽD befördern jährlich rund vier Milliarden Tonnen Güter und über vier Milliarden Personen. Täglich sind das elf Millionen Tonnen Güter bzw. elf Millionen Personen. Die Zahl der Beschäftigten der SŽD hat fast die Vier-Millionen-Grenze erreicht, und annähernd neun Prozent der Grundfonds der UdSSR entfallen auf die SŽD.
Zu den Sowjetischen Eisenbahnen gehören 32 Direktionen, 179 Ämter und über 7000 Bahnhöfe sowie eine Vielzahl weiterer Dienststellen und Werke. Auch die U-Bahnen der UdSSR gehören zu den SŽD, für deren Leitung eine eigene Hauptverwaltung besteht. Gegenwärtig werden in elf sowjetischen Großstädten U-Bahnen mit einer Streckenlänge von insgesamt 460 km betrieben. Für die Ausbildung des benötigten Personals verfügen die SŽD weitgehend über eigene Lehranstalten. Derzeit sind es 15 Hoch-, 89 Fach- und 1675 Betriebs- und Berufsschulen. Es ist verständlich, daß eine so bedeutende Eisenbahnverwaltung wie die SŽD auch eine beachtliche Forschungs- und Entwicklungskapazität benötigt. Die wichtigsten Einrichtungen dieser Art sind das Wissenschaftliche Allunions-Eisenbahnforschungsinstitut (VNIIŽT) (früher ZNII-MPS), das Wissenschaftliche Allunions-Forschungsinstitut für Eisenbahnhygiene (VNIIŽG), das Wissenschaftliche Forschungsinstitut für Brücken (NIIM) und das Wissenschaftliche Zentrale Forschungsinstitut für Information, technisch-ökonomische Forschungen und Propaganda der Eisenbahn (CNIITEI-MPS).
Die SŽD gehören zu jenen Eisenbahnverwaltungen der Welt, deren Leistungen sich von Jahr zu Jahr beachtlich erhöhen. Dafür wird die materiell-technische Basis kontinuierlich ausgebaut. So wurden von den SŽD im letzten abgeschlossenen Fünfjahrplanabschnitt 1981–1985 insgesamt 3200 km Strecken neu gebaut, auf 4000 Strecken-km zweite Gleise verlegt, 5600 Strecken-km elektrifiziert und auf 12 000 km Eisenbahnstrecken automatische Block- und Fernsteuerungsanlagen installiert. Erweiterungen des Streckennetzes werden vor allem im asiatischen Teil der UdSSR, insbesondere in Sibirien und im Fernen Osten, realisiert.
Im Fünfjahrplanabschnitt 1986–1990 wird sich der Gütertransportumfang der SŽD um acht bis zehn Prozent erhöhen. Die Personenbeförderungsleistung steigt um sieben bis neun Prozent. Außerdem sollen 2300 km Eisenbahnstrecken neu gebaut, 4000 km zweite Gleise verlegt und 8000 Strecken-km elektrifiziert werden. Als Schienen kommen überwiegend die schweren Bauformen R 65 und R 75, zumeist thermisch verfestigt, zum Einbau. Die wichtigsten Neubaustrecken sind Berkakit–Jakutsk als Fortsetzung der Baikal-Amur-Magistrale (BAM), Kurgan–Kuljab in Westsibirien und Wardenis–Džermik im Kaukasus. In Čeljabinsk, Omsk, Krasnojarsk, Riga und Alma Ata ist der Bau von U-Bahn-Netzen zu beginnen.
Gegenwärtig sind rund 50 000 km des 145 000 km umfassenden Netzes der SŽD elektrifiziert. Darauf werden 60 Prozent der Traktionsleistungen im Streckendienst mit elektrischen Triebfahrzeugen gefahren. Die Zugmasse wird ständig erhöht; Güterzüge mit Massen von 6000 bis 10 000 t gehören nicht mehr zur Seltenheit. Auch die Zahl der Reisezüge mit 30 oder 32 Wagen nimmt ständig zu.
Die SŽD führen schrittweise ein rechnergestütztes voll automatisiertes Leitungssystem ein. Zur Zeit entstehen u. a. Zugbildungs- und -laufpläne mit Hilfe von Elektronenrechnern. Für die Platzreservierung und den Fahrscheinverkauf bewährt sich das Rechnersystem „Ekspress-2". Erheblich erweitert wird der Containertransport. Erfolgreich und stabil läuft längs der legendären Transsib die Containerzugverbindung Westeuropa–Fernost/Japan/China.
Die UdSSR ist heute mit 27 Ländern Europas und Asiens durch Reisezüge der Kurswagen direkt verbunden. Reisezugwagen der SŽD fahren auf internationalen Strecken mit einer Länge von 190 000 km. 76 ausländische Städte sind das Ziel sowjetischer Reisezüge oder Kurswagen, unter anderem Paris, Ostende, Hoek van Holland, Kopenhagen, Bern, Wien, Athen, Rom, Oslo, Stockholm, Berlin, Dresden, Prag, Peking, Ulan Bator und Phjongjang.

Die Eisenbahnen in Estland

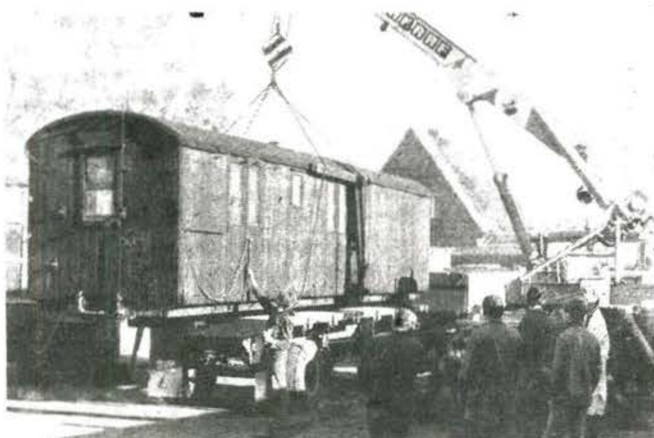
Estland, das im Osten an die Russische Sozialistische Föderative Sowjetrepublik (RSFSR), im Süden an Lettland und im Westen sowie Norden an die Ostsee grenzt, kam 1940 als Estnische Sozialistische Sowjetrepublik (ESSR) in den Verband des Vielnationalitätenstaates UdSSR. Seitdem erlebte das Land einen enormen wirtschaftlichen Aufschwung. Heute produziert Estland in rund sieben Tagen so viel wie 1939.
Dieser forcierten Wirtschaftsentwicklung mußte sich auch die Eisenbahn des Landes anpassen. Entsprechend kontinuierlich stiegen deren Leistungen. Seit 1940 nahmen die Beförderungsleistungen der Estnischen Eisenbahnen im Gütertransport auf das Elffache und im Reiseverkehr auf das Dreifache zu. Heute benutzen in der ESSR jährlich fast 40 Millionen Reisende die Eisenbahn. Seit 1940 verringerte sich die Güterwagenumlaufzeit um das 2,2fache, stieg die mittlere Reisegeschwindigkeit auf das 2,5fache an und wuchs die mittlere Güterzugmasse auf das 3,5fache.
Die erste Eisenbahnstrecke Estlands von Paldiski über Tallinn bis Narwa wurde am 24. Oktober 1870 in Betrieb genommen. Man führte sie später östlich über Gatschina bis Tosno weiter und schuf so einen Anschluß nach St. Petersburg.



Die zweite estnische Eisenbahnstrecke entstand zwischen Tapa und Tartu.
Heute gehören die Estnischen Eisenbahnen zur Direktion „Baltikum" der SŽD und verfügen mit einem eigenen Amt (Otdelenie) über eine selbständige Verwaltungseinheit.
Die Hauptstrecken der Estnischen Eisenbahnen sind Haapsalu–Tallinn, Pärnu–Tallinn, Tallinn–Narwa (–Leningrad) und Tallinn –Tartu (–Pskow). Wie die Karte zeigt, sind das estnische und das lettische Eisenbahnnetz eng miteinander verflochten.
Die Höchstgeschwindigkeit der Reisezüge bei den estnischen Bahnen beträgt derzeit 100 km/h, die der Güterzüge 80 km/h. Zwischen Tallinn und Piäsklüma existiert die älteste elektrisch betriebene Eisenbahnstrecke des gesamten Baltikums; sie wurde bereits vor 1940 elektrifiziert. Nach dem zweiten Weltkrieg ist ihre Fahrdrahtspannung von 800 V auf 3000 V erhöht und in Piäsklüma ein E-Triebwagen-Bw errichtet worden. Schritt für Schritt werden auch die anderen Eisenbahnstrecken Estlands elektrifiziert. Von Narwa ausgehend, erreichte die E-Traktion bereits 1962 Paldiski und 1965 Vasalemma.
Für das alte Eisenbahnnetz Estlands war ein hoher Anteil von Schmalspurstrecken charakteristisch (siehe „me" 9/83, S. 7 u. 8). Einige davon wurden nach und nach auf die in der UdSSR übliche Spurweite von 1524 mm umgestellt, so unter anderem die Strecken Tallinn–Pärnu und Lelle–Viljandi. Zu den wichtigsten Eisenbahn-Neubauten der letzten Jahre in Estland gehören
– die Bahnhofsgebäude in Tallinn, Pärnu und in anderen Orten,
– die umfassende Rekonstruktion der Bahnbetriebswerke in Tallinn, Tartu, Valga und Tjuri,
– die Güterbahnhöfe in Rakver und Tallinn,
– die Erweiterung der Bahnbetriebswagenwerke Tallinn und Mysaküla,
– die Gleisbaumaschinenstationen Julemiste und Soldino sowie
– der Ausbau der Bahnbetriebswerke Tapa und Tallinn.

Für die Nachwelt gerettet

Der Interessengemeinschaft Verkehrsgeschichte im Kulturbund der DDR gelang es bereits vor längerer Zeit, einen ehemaligen Schmalspurpostwagen beim Gemeindezweckverband Kommunales Straßenwesen Dittmannsdorf (Kreis Freiberg) ausfindig zu machen. Nach seiner Außerdienststellung bei der DR wurde er 15 Jahre lang als Lagerraum genutzt. Dankenswerterweise stellte der Betrieb den Wagen der Interessengemeinschaft zur Verfügung. Am 8. November 1986 konnte der Wagenkasten (siehe Abbildung) zum ehemaligen Haltepunkt Wilsdruff, der von den Freunden des Kulturbundes ebenfalls originalgetreu im Stile der Königlich Sächsischen Staatseisenbahn restauriert wird, überführt werden.
Der Bahnpostwagen wurde 1908 im Auftrag der ehemaligen Kaiserlichen Reichspost bei der Waggonfabrik Busch in Bautzen hergestellt. Von diesem Typ hat es nur vier Exemplare gegeben. Nach Einstellung des Bahnpostbetriebes Anfang der 50er Jahre lief das Fahrzeug noch bis 1970 als Mannschaftswagen im Bereich des Wilsdruffer Schmalspurnutzes. Er ist heute der einzige Vertreter seiner Art (abgesehen von einem nicht mehr aufarbeitungswürdigem Exemplar auf dem Bahnhof Freital-Hainsberg) und damit zugleich der letzte erhalten gebliebene vierachsige Schmalspurpostwagen in der DDR.



Die Freunde der Interessengemeinschaft wollen das unikate Fahrzeug nach seiner äußerlichen originalgetreuen Restaurierung später wieder auf Drehgestelle und einige Meter Gleis stellen. Dies fügt sich ein in eine Reihe von Aktivitäten im Interesse der Erhaltung und sinnvollen Nutzung eines Stückes heimatlicher Eisenbahngeschichte.
Text und Foto:
P. Wunderwald, Freital

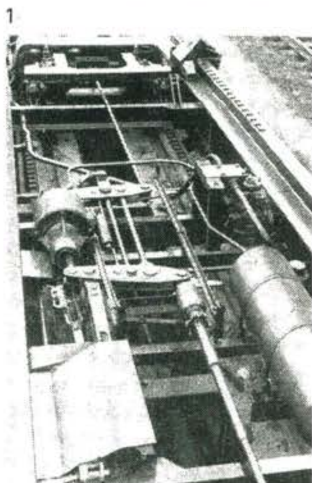
Mehr Güter über die Ostsee
Im vergangenen Jahr sind rund 4,4 Millionen Tonnen Güter auf die Fährlinie Trelleborg–Saßnitz befördert worden. Damit wurden die Leistungen des Vorjahres beträchtlich überboten. Die Steigerung im Personenverkehr betrug 8 und bei Kraftfahrzeugen 5,5 Prozent.
me

Elektrischer Funke verbindet Länder
Von der österreichischen bis zur griechischen Grenze ist die jugoslawische Eisenbahnlinie seit Anfang des Jahres durchgängig elektrifiziert. Das wurde möglich mit der Aufnahme des elektrischen Zugbetriebes auf der 160 km langen Strecke zwischen den Städten Skopje und Gevgelija. Über ein Drittel des Schienennetzes – das sind rund 3600 km – ist mit Fahrdraht überspannt. Die Länge des Schienennetzes beträgt insgesamt rund 9500 km. Nach 1945 wurden über 2000 km Eisenbahnstrecke neu gebaut.
me

Umrüstung hat begonnen

Parallel zur Umrüstung des Reisezugwagenparks der Harzquerbahn auf Druckluftbremseinrichtung wurden in Wernigerode Westerntor sowie im Raw „DSF" Görlitz ebenfalls die Lokomotiven auf dieses System umgestellt und mit einstufigen Luftpumpen, Dako-Führerbremsventilen sowie Hauptluftbehältern ergänzt. Als letzte Maschine erhielt Ende Oktober 1986 die Lokomotive 99 6101 diese Technik. Für den Güterverkehr muß jedoch noch die Hardy-Saugluftbremse eingesetzt werden.
Inzwischen bekam aber auch der erste Schmalspurrollwagen eine Druckluftbremseinrichtung (Abb. 1). Das zuständige Erhaltungs-Raw „DSF" Görlitz lieferte am 9. Oktober 1986 den Rollwagen 99-50-91 (ex Spreewaldbahn) aus, der allerdings früher bereits die einlösige Knorr-Druckluftbremse hatte. Beim zweiten Fahrzeug, 99-06-10, handelt es sich um den ersten Umbau von Vakuum- auf Druckluftbremse. Im Rahmen der planmäßigen Hauptuntersuchungen erhalten nun alle Rollfahrzeuge der Harzquerbahn die mehrlösige KE-Bremse. Die Umstelleinrichtung des Steuerventils KE 1 c ist in der schnellwirkenden Stellung P festgelegt, da nur kurze Güterzüge verkehren.
Text und Foto (Wagen 99-50-91): W. Rettig, Görlitz

1



100 Jahre Schönberg (Vogtl) – Schleiz

Am 20. Juni 1987 besteht die Strecke Schönberg (Vogtl.)–Schleiz 100 Jahre. Die von der Königlich Sächsischen Staatseisenbahn (K. Sächs. Sts. E. B.) gebaute Verbindung war bereits seit 1870 im Gespräch. Am 11. Februar 1885 wurde das Eisenbahnprojekt Schönberg–Schleiz in einem „Königlich Sächsischen Fürstlich Reußischen Staatsvertrag" besiegelt. Die K. Sächs. Sts. E. B. konnte 1886 mit dem Bau der 14,9 km langen Strecke beginnen. Die 6,02 km auf sächsischem Staatsgebiet kosteten 509 842 Mark. Reuß j. L. bezahlte für seinen 8,88 km langen Streckenabschnitt, der die einzige reußische Staatseisenbahnlinie darstellte, 587 694 Mark. Der von Reuß finanzierte Teil wurde an die K. Sächs. Sts. E. B. mit Verkaufsrecht verpachtet, die die Betriebsmittel für die gesamte Strecke allein aufzubringen hatte. Am 20. Juni 1887 wurde der fahrplanmäßige Zugverkehr von Schönberg über Mühltroff (bereits auf reußischem Gebiet liegend), die sächsische Gemeinde Langenbuch sowie die Haltepunkte Lössau und Wüstendittersdorf nach Schleiz aufgenommen.
WPö.

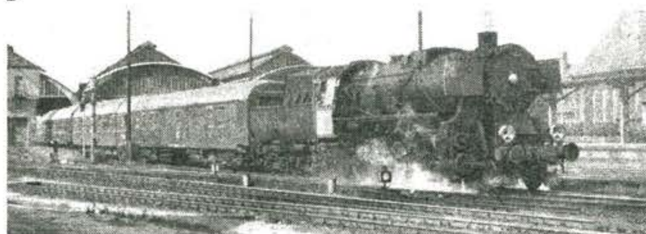
Quellenangabe: Staatsarchiv Dresden, MdI 14152 und MdI 14420

Dampfbespannt in Freundesland

Zwischen Görlitz und Węgliniec (VRP) gab es vom 16. September bis 3. Oktober vorigen Jahres ein besonderes „Dampferlebnis". Die Schnellzüge D 485/D 484 waren mit Dampfloks bespannt. Gut gepflegte Maschinen der Baureihe Ty 2 (ex 52) vom Bw Lubań zogen die schweren internationalen Schnellzüge mit durchschnittlich 12 Wagen über die 27-km-Distanz, bevor in Węgliniec auf Ellok umgespannt wurde. Auch jetzt noch kann man mit etwas Glück die schwere Anfahrt einer Ty 2 am Bahnsteig 11 des Görlitzer Bahnhofs erleben.
Abb. 2 zeigt die Ausfahrt des D 485 mit der Lokomotive Ty 2-1086 am 21. September 1986 in Görlitz.

Text und Foto: W. Rettig, Görlitz

2



Farbkonzept der Bundesbahn

Die Deutsche Bundesbahn hat ihr neues Farbkonzept festgelegt und unlängst im Frankfurter Hauptbahnhof vorgestellt. Eine Lokomotive der Baureihe 111 in Rot und vier in den neuen Farben gespritzte Wagen verdeutlichten: Die DB will ein helleres, freundlicheres und positiveres Erscheinungsbild, um im Konkurrenzkampf besser bestehen zu können. Rot, Blau, Grün und Orange sollen die wesentlichen „Produkte" – Intercity, Schnellzug, Nahverkehr und S-Bahn – repräsentieren. Diese Farben erscheinen stets in Verbindung mit Hellgrau als Grundfarbe für die Flächen unter- und oberhalb der Fenster. Sie werden durch die Farbe dazwischen optisch zum Fensterband verbunden. Darunter verläuft noch zusätzlich ein schmalerer „Begleitstreifen" der gleichen Farbfamilie, jedoch in hellerem Ton. Die genauen Farbbezeichnungen sind – jeweils zum „Lichtgrau" von Dach und Brüstung – beim Intercity „IC-Rot" im Fensterband und „Pink" als Begleitstreifen, beim Fernverkehr „Mittelblau" und „Hellblau", beim Nahverkehr „Türkishell", bei den S-Bahnen „Orange" und „Gelbocker". Unverändert vom bisherigen Konzept übernommen wird das Graubraun für Schürzen und Drehgestelle.
Alle Lokomotiven erhalten einen einfarbig roten Anstrich in „IC-Rot"; zur besseren Erkennbarkeit auf größere Entfernung werden jedoch die Stirnflächen mit einer hellgrauen Kontrastfläche versehen. Das Rot der Lokomotiven harmoniert mit allen anderen Farben, paßt zu Rot wie zu Blau und Grün, aber auch zum Braun und Grau des Güterverkehrs.
me

Lok-einsätze

Bw Neubrandenburg
Lokbestand: 52 8112 (Hzl), 52 8126 (Hzl, Reserve), 52 8155 und 50 3560 (ex Hzl, jetzt z-gestellt). Alle Maschinen ohne Treibstangen.
Zn. (April)

Bw Pasewalk
Lokbestand: 78 009 (Eisenbahnmuseumsfahrzeug), 50 3518 und 50 3625 (Hzl), 50 3522 (Hzl, Reserve)
Zn. (April)

Bw Wustermark
Lokbestand: 52 1662 (Hzl), 52 2751, 52 8006 (k), 52 8013 (R), 52 8023 (k), 52 8042 (k), 52 8066 (k), 52 8068 (k), 52 8086 (k), 52 8089 (Reserve unter Dampf), 52 8106 (E), 52 8129 (k), 44 1601 (k), 44 2989 (k)
Rie. (April)

Est Lübbenau
Lokbestand: 44 1570 (Hzl), 52 8078 (k, Reserve), 52 8115 (k), 52 8124 (Reserve), 52 8196 (k). Im Plandienst wird keine dieser Loks eingesetzt. Bei Ausfall einer Maschine der BR 106 und für Hilfs- und Betonmischzüge stehen die Reserveloks zur Verfügung.
TPo. (April)

Bw Haldensleben (me-2/87 -8)
Lokbestand: 52 8173 (E), 52 8025 (E), 52 8184 (E), 52 8192 (Reserve), 52 8131 (Hzl), 52 8136 (k), 52 8071 (ohne Tender, (k)).
Mu.

Raw Meiningen
Es wurden aufgearbeitet:
Januar 1987: 44 2546 Bw Cottbus, 50 3518 Bw Pasewalk, 50 3600 Bw Karl-Marx-Stadt, 50 3638 Bw Wittenberge, 50 3688 Bw Glauchau, 52 8009 Bw Kamenz, 52 8104 Bw Zittau, 52 8184 Bw Brandenburg, 52 8195 Bw Zittau und die seit längerem beim Bw Dresden als Dampfspender eingesetzte 58 1658.
Februar 1987: 44 1106 Bw Cottbus, 50 3576 Bw Glauchau, 50 3696 Bw Hagenow Land, 52 8029 Bw Frankfurt (Oder), 52 8100 Bw Berlin-Schöneweide, 52 8133 Bw Eberswalde und 52 8145 Bw Berlin-Schöneweide.
Ebenfalls aufgearbeitet wurde im Februar 1987 das Eisenbahnmuseumsfahrzeug 65 1049 des Bw Magdeburg. Die Rückführung dieser erfolgte als Zuglok vor dem P 9006 Meiningen–Erfurt am 4. März 1987.
Die außerdem im Monat Februar fertiggestellte 50 3501 (zuletzt, Bw Halberstadt) verbleibt als Werklok für Probefahrten im Raw Meiningen. Der Mischvorwärmer wurde ausgebaut.
Bei allen Schadgruppen, außer Bedarfsausbesserungen erhalten die Lokomotiven durch das Raw den roten Fahrwerkanstrich.
Schlz. (März)

mosaik

1



2



3



Werklokomotiven der DR

Schon immer benötigt man bei der Eisenbahn Werklokomotiven für innerbetriebliche Aufgaben in Ausbesserungswerken und bahneigenen Betrieben. Meist genügten dafür einzelne Vertreterinnen ausgemusterter Lokomotivbaureihen, die so oftmals eine letzte Heimat fanden. Waren es früher überwiegend Dampflokomotiven, so haben heute Diesellokomotiven diesen Dienst übernommen. Unter ihnen gibt es jedoch noch recht betagte Diesellokomotiv-Oldtimer, die so manche Dampflokomotive aus jüngerer Zeit überlebt haben. Einige dieser kaum beachteten Werklokomotiven stellen wir auf dieser Seite vor.

1 Die nicht mehr junge Kö 0029 (Gmeinder 1933/889) war am 5. Juli 1980 noch als WL 4 des Raw „Helmut Scholz" Meiningen in Betrieb. Sie stammt aus der von Gmeinder 1933 für die DRG gebauten Kö-I-Vorserie (Kö 0028–0034).

2 Zwei Jahre jünger ist dagegen die WL 1 der Einsatzstelle Luckau. Die ehemalige Kö 0242 (Windhoff 1935/325) und spätere 100 042-1 präsentierte sich am 5. Juni 1986 noch mit Stangenpuffern und offenem Führerhaus dem Fotografen.

3 Mit dieser seltenen Beschriftung war die WL 1 des Raw „Hermann Matern" Cottbus noch am 22. September 1979 im Einsatz. Sie wurde 1934 von Henschel an die DRG geliefert, erhielt die Bezeichnung Kö 4555 und bekam 1970 die EDV-Nr. 100 555-2.

4 WL 4 des Raw „Einheit" Leipzig wartete am 21. Mai 1984 auf eine Ausbesserung im Raw Halle. Es handelt sich um die ehemalige V 15 1016 (LKM 1960/253 017), die zu den ersten 20 aus DDR-Produktion stammenden Diesellokomotiven der DR gehört.

5 Zu den letzten Vertreterinnen von Dampfwerklokomotiven der DR gehörte WL 2, ex 80 017, des Raw „Helmut Scholz" Meiningen. Die Aufnahme entstand am 5. Juli 1980. Interessant sind die trauernden Worte „Gustav in Ruhe" auf dem Zylinderblock.

Text und Fotos: U. Steckel, Berlin

4



5




33.0

modell eisenbahner poster

50 1002
bei Nossen 1984
Foto: A. Hawlitschek



XXXIII. Internationaler Modellbahnwettbewerb 1986, Budapest

Wie bereits im Heft 5/87 angekündigt, stellen wir in dieser Ausgabe einige Fahrzeuge ausländischer Modelleisenbahner vor.

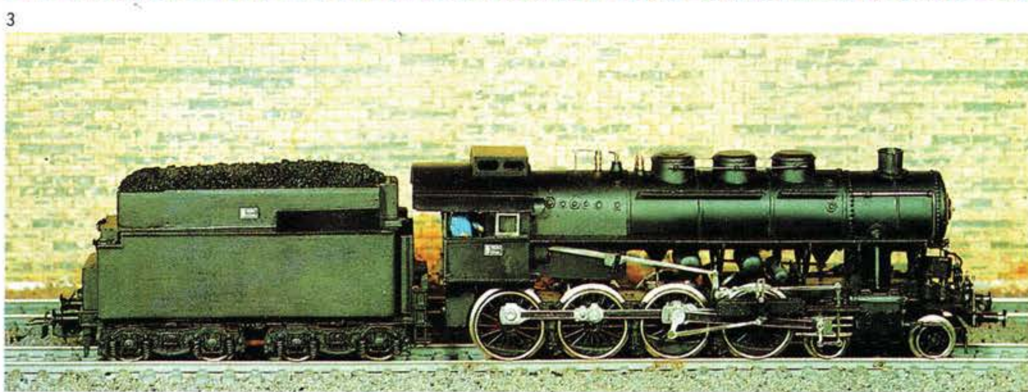
1



2



3



1 BR 465 der ČSD von Jaroslav Pietrik (ČSSR), 91,7 Punkte, 3. Preis (A 1/TT)

2 Zementtransportwagen der ČSD von Vaclav Simbártl (ČSSR) 91 Punkte, 2. Preis (B 2/TT)

3 BR 424 der MÁV von Mihály Psóra (UVR), 91,7 Punkte, 2. Preis (A 2/H0)

Fotos: H. Darr, Reichenbach



Dieses H0-Modell eines zweiachsigen Kohlenstaubwagens baute der Karl-Marx-Städter Modellbahnfreund Hans-Gerhard Heinecke (AG 3/13). Die ausführliche Vorbild- und Modellbeschreibung dazu finden Sie auf der nebenstehenden Seite. Übrigens entstand auch das im Heft 4/1987 vorgestellte H0-Modell des Ok „Nürnberg" in der Werkstatt von H.-G. Heinecke.

Foto: A. Stirl, Berlin

Dipl.-Ing. Peter Eickel (DMV), Dresden

H0-Modell eines zweiachsigen Kohlenstaubwagens

Das Vorbild

Die Firma J. P. Gossens, Lochner & Co., Abteilung Waggonfabrik Brand bei Aachen lieferte in den 20er Jahren Kohlenstaubwagen unterschiedlichster Ausführungen an Zechen und Braunkohlenwerke. In diesem Beitrag wird ein Kohlenstaubwagen mit 3,75-m-Achsstand beschrieben; die Varianten mit 4,0-m- bzw. 4,5-m-Achsstand haben bei gleichem Aussehen entsprechend längere Staubbunker.

Diese Bauart wurde als Patent angemeldet. Sie garantierte, daß die Wagen restlos entleert werden konnten. In ihr hatte man die Vorteile der stehenden bzw. liegenden Behälteranordnung am wirksamsten genutzt, so daß mit solchen Kohlenstaubwagen praktisch alle staubförmigen Ladegüter bis zu einer Korngröße von ca. 3 mm transportiert werden konnten. Der absolut drucksichere und tragfeste Behälter endete im unteren Teil in pyramidenförmigen Längsmulden. Mit dieser Bauart – die eine volle Ausnutzung der Wagenumgrenzung erlaubte – ergab sich eine sinnvolle Synthese von kurzer Wagenbauart, geringem Eigengewicht*) sowie maximalem Rauminhalt.
Diese Kohlestaubwagen konnten durch mehrere, auf dem Behälterscheitel angeordnete Füllstutzen beladen werden. Außerdem war es möglich, die Füllstutzen als Einstiegöffnungen zu nutzen. Entladen wurden die Wagen mittels einer ebenfalls patentierten Entleerungsvorrichtung am Kopfende eines jeden Fahrzeugs, und zwar auf der Nichthandbremsseite. Außerdem bestand die Möglichkeit, das Ladegut mit Hilfe von Druckluft über Rohrleitungen einzubunkern bzw. zu transportieren.
Wagenuntergestell und die gesamte technische Ausrüstung entsprachen den damals gültigen Vorschriften der DRG. Die Fahrzeuge wurden wahlweise mit Druckluftbremsen ausgestattet, besaßen aber in jedem Falle eine Handbremse. Bei der Druckluftbremse hatte man sich für das System Kunze-Knorr „G" entschieden.
Die Kohlenstaub G. m. b. H. Berlin W 30 – vgl. mit Abb. 1 – war zugleich Besitzer der o. g. Patente.

Einige technische Daten

Ladegewicht*)	15 000 kg
Tragfähigkeit	17 500 kg
Eigengewicht*) (einschl. Bremse)	12 050 kg
Behälterinhalt	32 m³
Probedruck des Behälters	3 atü*)
Länge über Puffer	7 500 mm
Radstand	3 750 mm

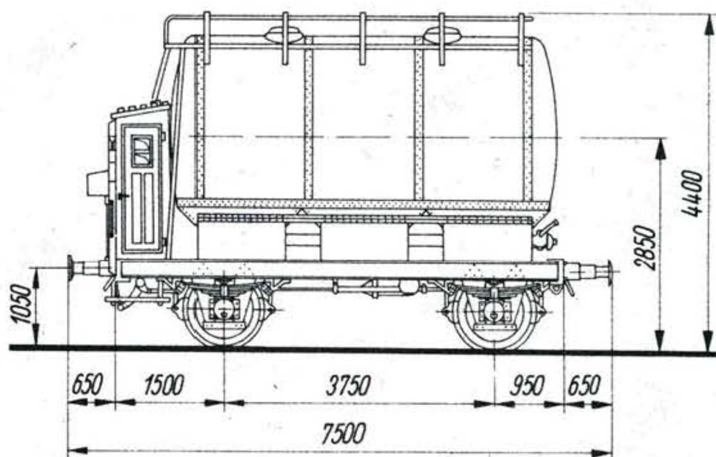
*) damalige Bezeichnung

Das Modell

Für den Bau eines analogen Modellfahrzeugs benötigt man folgende handelsübliche Teile:



1



2

ein Gehäuse eines Einheitskesselwagens (PIKO, Kat.-Nr. 5/6408/010),
ein Kesselwagen mit Bremserhaus (Prefo, Kat.-Nr. 426/104) sowie
drei Ladelukendeckel vom Zementsilowagen (PIKO, Kat.-Nr. 5/6433/010).
Zunächst beginnt man mit dem Herrichten des neuen Fahrgestells. Wir entfernen vom Modell des Prefo-Kesselwagens vorsichtig den Kessel – indem die beiden M2-Schrauben gelöst werden – und die Steigleitern mit der Bühne. Danach ist das Bremsgestänge vorsichtig zu demontieren; wir benötigen es anschließend wieder!
Entsprechend Abb. 3 muß das Fahrgestell um 9 mm gekürzt und wieder mit Plastikfix exakt zusammengefügt werden. Haben wir die Bremsgestängeimitation dann auch noch angeklebt, so ist das „neue" Fahrgestell bereits fertig und kann aushärten.
Wie ebenfalls in Abb. 3 angegeben, muß das PIKO-Kesselgehäuse für den Einbau vorbereitet werden. Für die Bodenmulden eignen sich am besten Polystyrolabfälle. Sobald die drei Längsmulden am Gehäuseoberteil befestigt (geklebt) sind, widmen wir uns den Nietreihen. Diese typischen Nietimitationen darzustellen, ist recht einfach. Und zwar nimmt man Dokumentenpapier, drückt von der Rückseite her mit einem Zahnrad aus einer ausrangierten Uhr die Imitation ein. Mit Hilfe eines Zirkels – das Zahnrädchen ist auf die Nadel zu stecken und vorsichtig am Lineal entlangzuziehen – erzielt man beste Er-

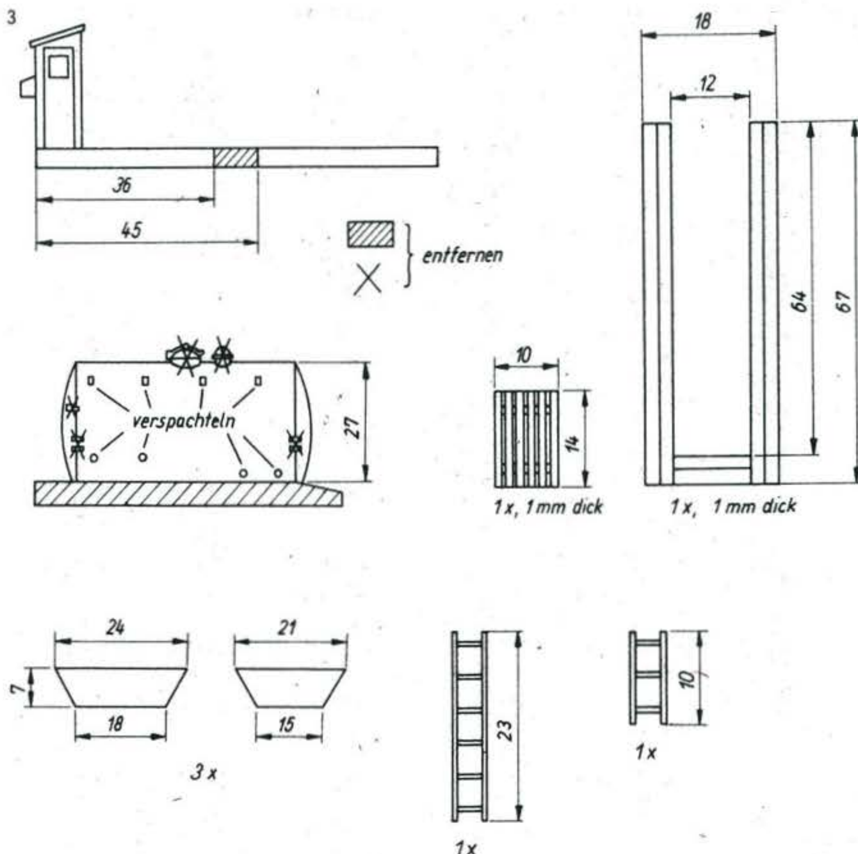
folge. Das wie ein Schnittmusterbogen geprägte Papier muß dann nur noch in 1,5 mm breite Streifen geschnitten werden, die anschließend auf die betreffenden Gehäuseteile zu kleben sind. Die genaue Anordnung ist auf dem Vorbildfoto erkennbar.
Dieser rohbaufertige Kohlenstaubbehälter kann danach mit Plastikfix auf dem Fahrgestell befestigt werden. Anschließend komplettieren wir den Wagen mit Steigleitern (vom Prefo-Modell), Lattenrost für das Bremserhaus, Laufbohlen, Geländer, Ladelukendeckel (mittig auf dem Kesselscheitel) und Entladehahn (Prefo-Modell). Das Modell ist wie folgt zu lackieren:

Kohlenstaubbehälter mit Mulden	hellgrau
Laufbohlen, Lattenrost	schmutzigholzfarben
Steigleitern, Geländer	schwarz

Die Anschriftenfelder entstehen auf fotografischem Wege und werden durch 1 mm dicke Plasteblättchen verstärkt. Für die Behälterbeschriftung können Aufreibebuchstaben verwendet werden. Das auf Seite 17 veröffentlichte Foto zeigt einen Kohlenstaubwagen der Bauart Goosens-Lochner mit DRG-Beschriftung im Maßstab 1:87.

1 Vorbild des beschriebenen H0-Modells – ein Kohlenstaubwagen der Bauart Gossens-Lochner mit 3,75-m-Achsstand, registriert bei der Reichsbahndirektion Halle (DRG).

2 Vorbilddarstellung mit ausgewählten Maßen



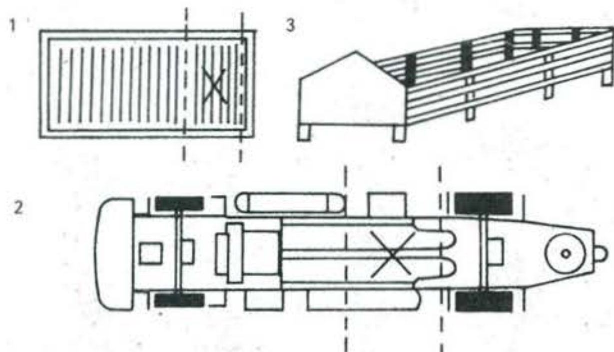
3 Unmaßstäbliche Darstellung der zu verändernden bzw. neu anzufertigenden Bauteile für das H0-Modell: Fahrgestell, Kessel, Dachlattenrost, Kessel-Umlaufbohlen, Entleerungsmulden, Steigleitern

Foto und Zeichnungen: Verfasser

Zugmaschine in der Nenngröße N

Der Bau dieser Zugmaschine ist ohne großen Aufwand aus dem handelsüblichen Lkw-Škoda mit Ladefläche möglich.
Die Ladefläche wird abgetrennt und mit einer Laubsäge von 3 cm auf 2 cm gekürzt (Abb. 1). Nun kann die Bordwand wieder mit PVC-Leim befestigt werden. Jetzt ist das Fahrgestell ebenfalls zu trennen (Abb. 2). Nach den Klebearbeiten wird die Ladefläche wieder aufgesetzt.
Der Aufbau entsteht aus weichem PVC (Abb. 3). Benötigt werden 1 mm breite Streifen und eine Rückwand. Die Maße müssen mit der Ladefläche übereinstimmen. Anschließend können die Teile zusammengeklebt werden.

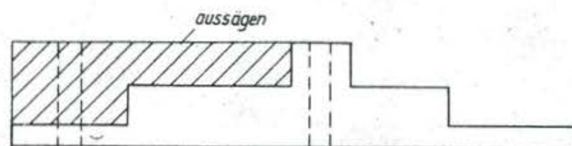
R. Furchert, Hohnstein



ES 499 mit zwei Motoren

Die Zugkraft dieses sonst gelungenen H0-Modells befriedigte mich auf Dauer nicht. Auf der Heimanlage zog es in Steigungen nur drei D-Zugwagen. Um diesen Zustand zu ändern, rüstete ich die Maschine mit einem zweiten Motor aus.
Im Bereich des ersten Drehgestells ist der Motor mit Zubehör untergebracht. Das zweite Drehgestell hat die gleichen Abmessungen, so daß hier ein zweiter Motor problemlos eingebaut werden kann. Nachdem ein weiterer Motor beschafft war, wurden die Räder mit Haftreifen durch einfache ersetzt und auf die Welle mit Ritzel aufgezogen. Dadurch ist eine sichere Stromaufnahme durch die Räder gewährleistet. Das aus Blei bestehende Ballaststück mußte gemäß der Skizze geändert werden, um den erforderlichen Platz für den zweiten Motor zu schaffen.
Nach der Motormontage wurden beide Motore elektrisch verbunden. Die Lokomotive konnte nun wieder eingesetzt werden. Die Zugkraft entspricht jetzt dem Modell der Baureihe 211/242.

G. B. Küchler, Wurzen



Ing. Siegfried Wollin, Berlin

Eine Gartenbahn entsteht

2. Teil: Die Weichen

Auf der Suche nach einem geeigneten Weichenvorbild, möglichst aus der Zeit der Entstehung der Schmalspurbahnen, fand ich Fotos von einer Weiche der ehemaligen Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn (MPSB). Diese Weiche verfügte im Gegensatz zu den üblichen Schmalspurweichen über ein Drehhebelwerk mit Schwenkhebel. Hinzu kam eine Zunge, die sich direkt vor dem Stumpf des Anschlußgleises ähnlich wie bei der Drehscheibe schwenken läßt. Da Weichenstraßen naturgemäß eine große Längenentwicklung erfordern – wie bei hintereinanderfolgenden Links- und Rechtsweichen –, kam mir eine besondere Idee: Ich konstruierte eine Dreiwegeweiche. Sie hat es bei der MPSB zwar niemals gegeben, ist aber sehr platzsparend (Abb. 1). Außerdem baute ich noch die preußischen Gewichts-Schwenkhebelweichen für die einfachen Abzweige ebenfalls nach MPSB-Vorbild (Abb. 2).

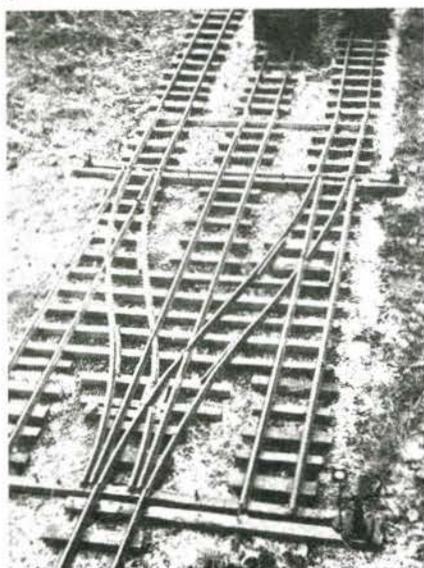
Die Konstruktion

Zunächst wurden eine Reihe von Skizzen entwickelt und diese im Maßstab 1:10 als Konstruktion übertragen. Hierbei wurde unter Berücksichtigung eines minimalen Krümmungsradius (Normativ!) ein Weichenwinkel von 15° erreicht. Mit diesen 2,5 m langen Dreiwegeweichen und je zwei geraden 1,86 m langen Gleisstücken ergab sich eine gesamte Trassenlänge im Bahnhofsbereich von 8,25 m und eine nutzbare Bahnsteiglänge von etwa 4,30 m.
Dann mußte das zweite Problem gelöst werden. Durchfahren die Fahrzeuge diese Weichenstraße einwandfrei oder sind Vorkehrungen zu treffen? Da die längeren Personenwagen Drehgestelle mit einem sehr kurzen Achsabstand haben, rollen sie besser über die Weichen als die Wagen mit starren Achsen. Das größte Hindernis stellte jedoch die projektierte dreiachsige Lokomotive dar. Vom Laufwerk wurde zunächst ein Pappmodell in Form eines Rechteckes mit 99-mm-Spurbreite gefertigt. Es zeigte sich, daß die mittlere Achse in der Kurve klemmte und eine Gleiserweiterung von 100 auf 106 mm nicht ausreichte (Normativ!). Demzufolge ergab eine Schwächung der mittleren Achse um 2 × 1,2 mm auf 96,6 mm die Einhaltung meiner Forderung. Im Herzstückbereich wurden zusätzlich Radlenker angeordnet, die mit der Schienenoberkante abschlossen. Erste Versuche zeigten, daß die Radlenker 8 mm überragen mußten, um ein „Aufklettern" der Spurkränze bei unbeladenen also leichten Waggons zu verhindern. Zu berücksichtigen war außerdem, daß die Weichenabzweige sowieso im Bahnhofsbereich liegen und daher mit geringer Geschwindigkeit durchfahren werden.

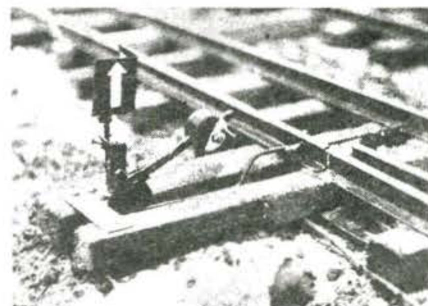
Die Weichengleise

Für den Bau der Weichen wurden die im 1. Teil erwähnten Aluprofile verwendet. Die untergelegte Zeichnung diente gleich als Biegeschablone. Auf den Schwellen wurden zuerst die geraden Gleise ausgelegt und provisorisch befestigt. Dann folgte die äußere gebogene Schiene. Jetzt wurden die erforderlichen Schienenstücke angerissen, gesägt und eingepreßt. Die gerade Schiene erhielt dabei nur eine Einkerbung bis zur halben Tiefe. Sie ist aus Stabilitätsgründen nicht unterbrochen worden. Die Abzweigteile im Schienenkreuzungsbereich sind durch Zweikomponentenkleber miteinander verbunden. Das Biegen der Schiene erforderte einiges Fingerspitzengefühl, um die Kurve immer fließend zu biegen und Knicke zu vermeiden. Am günstigsten erwies sich das Biegen über meine Knie mit einem untergelegten harten Polster. Für die zweite Bogenschiene war noch mehr Gefühl nötig. Sie wurde vorgebogen und dann wieder im Kreuzungsbereich zersägt. Mit der erwähnten Schablone der C-Lok wurde ständig die notwendige Gleiserweiterung kontrolliert. Die Befestigung erfolgte zunächst wieder provisorisch – vom Stoß an beginnend unter ständigem Nachbiegen der Krümmung. Für diese Arbeiten benötigt man viel Geduld. Da zu diesem Zeitpunkt die Lokomotive noch nicht fertiggestellt war, mußten später noch kleinere Korrekturen an den verlegten Weichen vorgenommen werden. Während sich bei den Metallprofilen die mechanische Verformung bewährte, sind die PVC-Schienen zu elastisch und nur unter Wärmezuführung stabil zu biegen. Eine offene Flamme – wie Lötlampe oder brennender Spiritus – hat sich nicht bewährt, da die Oberfläche zu leicht verbrennt. Kochendes Wasser, ein Föhn oder eine Rotlichtlampe geben dosierbare Wärme ab. Dabei ist die Wärmequelle weitflächig anzusetzen, weil punktförmige Wärme zu scharfe Knicke verursacht. Die PVC-Schienen wurden dann mit PVC-Kleber statt mit Zweikomponentenkleber befestigt. Unter allen Schienenstößen (Kreuzungen) schraubte ich zur Stabilisierung noch eine Aluplatte unter.

1



2



1 Die Dreiwegeweiche mit dem Drehhebelwerk. Die meisten Bauteile wurden von den Schleppweichen mit beweglichen Herzstücken der ehemaligen MPSB übernommen und im Modell umgesetzt. Im Hintergrund die einfachen Weichen mit Schwenkhebelwerk, noch ohne Signalausrüstung.

2 Das Schwenkhebelwerk nach preußischem Vorbild. Die Weichenzunge entspricht der bei der MPSB üblich gewesenen Bauart.

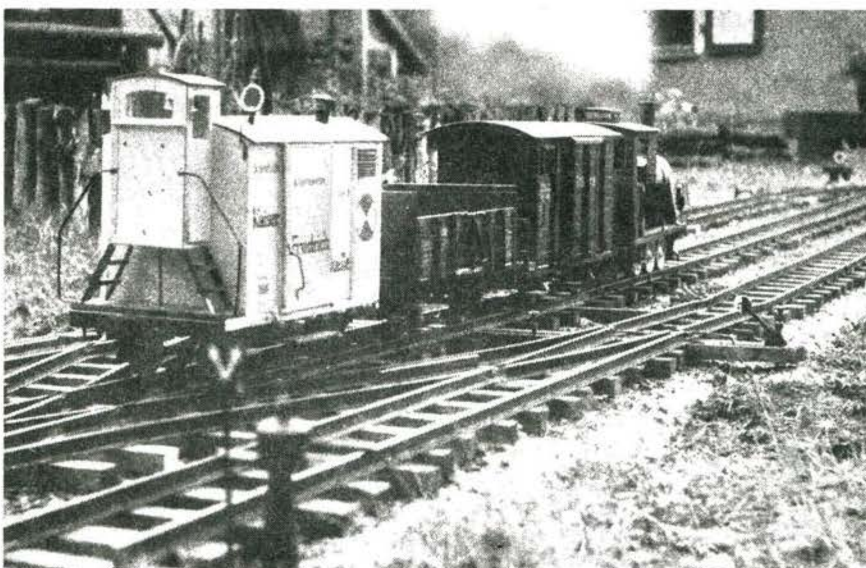
Die Weichenzunge konnte bei den Alu-Schienen nicht aus einem Stück entstehen, da das Material zu unelastisch war. So habe ich sie im vorderen Teil getrennt, die Flansche etwas konisch gefeilt und mit einem weichen Alublech im Steg wieder vernietet. Die Zungengleise ruhen ihrerseits auf braun vorgestrichenen Aluplatten, die mit Staufferfett gefettet wurden. Da die Schwellen nun aber im Zungenbereich lose und einzeln im Gleisbett liegen würden, sind unter den Schwellen – und hier muß auf gleichmäßige Schwellendicke geachtet werden – zwei Flachstähle 5 mm × 25 mm untergeschraubt worden. Sie wurden vorher auf Länge geschnitten, die Schraubenlöcher für die Schwellen gebohrt und versenkt. Es empfiehlt sich, alle Teile zweimal mit Rostschutz-Vorstreichfarbe, Deckfarbe sowie rostbraunem Alkydharz zu behandeln. Einige verlängerte Schwellen erhielten einen „Pilz", den ich aus PVC-Nagelschrauben herstellte. Zwei parallele verlängerte Schwellen dienen für

die Befestigung der Weichenstelleinrichtung.
Nach der Montage erhielten die Weichenzungen mittig zwischen den Prallelschwellen Löcher, und das Gestänge für die Stellvorrichtung wurde durchgesteckt. Sie ist nur so verschraubt worden, daß eine gute Beweglichkeit gewährleistet ist. Wo Alu und Stahl verbunden sind, wurde ebenfalls gründlich gestrichen (Rostschutz und Alkydharz) und später vor der Montage gefettet. Ein erwärmtes Plastestrohhalmstück dient als Trennisolierung der beiden Metalle. Ein besonderer Abgriff an der Zunge gestattet über zwei Umlenkblöcke eine Verstellbarkeit des beweglichen Herzstückes, was wiederum vorbildgerecht von der MPSB übernommen wurde (Abb. 1, Mitte).
Die beweglichen Zungengleise erhielten in der Endstellung seitlich Schrauben als Endlagenbegrenzer. Damit kann die Last des Schwenkhebelgewichtes die Endstellung unter Vorspannung halten. Um ein sicheres Aufgleiten der Räder zu garantieren, wurden auch hier alle Gleisenden konisch gefeilt.
Die Schwellen sind im Abzweigbereich unterschiedlich lang; man schneidet sie sich am besten aus einer längeren Schwellenleiste zurecht, die bereits imprägniert ist. Die Schnittstellen sind dann später nachzuimprägnieren. Die Anfangsschwelle verbindet aus Stabilitätsgründen alle drei Gleise.
Der Arbeitsaufwand betrug für eine Zweiwegeweiche etwa 24 Stunden, für eine Dreiwegeweiche etwa 38 Stunden.

Die Weichenstellvorrichtungen

Der DRG-Schwenkhebel
Grundsätzlich wurde auch hier wieder nach dem Materialgleichheitsprinzip gebaut. Alle Teile sind aus Aluminium gefertigt worden (Abb. 2). Bei den Rügenschen Kleinbahnen entdeckte ich den mir als Vorbild dienenden Weichentyp. Zunächst entstand eine Zeichnung, danach ein Pappmodell, denn die Kraftangriffswinkel des Schwenkhebels und des y-förmigen Übertrageteiles ließen sich funktionsgerecht aus der Zeichnung nicht eindeutig ableiten. Am Prototyp konnten dann die erforderlichen Korrekturen vorgenommen werden. Alle Teile wurden aus Alublech gefertigt (hartes Material), gebogen, gebohrt und vernietet. Die waagerechte Drehachse war nun anzureißen und horizontal zu bohren. Die Teile auf der Achse (y-Hebel, Distanzrohr und Finger) erhielten eine 1-mm-Bohrung und wurden auf die Achse aufgenietet. Für das Befestigen hat sich auch hier Zweikomponentenkleber bewährt. Der Finger auf der Drehachse greift in eine Klaue ein und bewirkt beim Schwenken eine Drehung der senkrechten Laternenträgerachse um 90°. Nach der Montage konnten alle Teile schwarz gestrichen und gefettet werden. Das Gewicht des Schwenkhebels wurde aus Blei gegossen. Hierfür fertigte ich aus Suralin eine 12 mm dicke Platte an, die mit einer Rolle geglättet wurde. Ein Rohr (Ø 24 mm) eignete sich gut für das Ausstechen der „Plätzchen". Das ausgehärtete Gehäuse wurde auf einem Brett durch vier Nägel gesichert. Jetzt konnten der Schwenkhebel eingearbeitet, die Löcher mit Suralin verspachtelt, der Griff für das zukünftige Gewicht mit einer Zange gehalten und das flüssige Blei hineingegossen und sofort mit Wasser gekühlt werden. Nach dem Erkalten des Bleis folgte das Entformen. Nun konnte das Gewicht verputzt werden. Mit Spachtelmasse wurden kleine Löcher geglättet. Die Weichenschiene ist über ein Gestänge mit dem y-Hebel verbunden.
Die Weiche ließ sich gut justieren und funktioniert zuverlässig. Der Zeitaufwand für den Bau einer Weiche betrug etwa 10 Stunden. Auf die senkrechte Achse kann entweder das Tageslichtsignal oder das beleuchtete Weichensignal befestigt werden.
Das MPSB-Drehhebelwerk (Abb. 3)
Da aus den vorhandenen Unterlagen die Konstruktionsprinzipien des Weichenanttriebes nicht abzuleiten waren – sie galten ja auch nur für eine einfache Weiche –, konstruierte ich den Antrieb neu: In dem Standrohr befindet sich eine Achse an der oben ein Hebel angeordnet ist, der sich um einen Punkt vertikal bewegen läßt, zum Arretieren im Kopfgehäuse dient (drei Stellungen) und zum Drehen der Achse benötigt wird. Unter dieser Achse ist ein selbstgefertigtes Zahnrad aus Pertinax befestigt. An einer exzentrisch angebrachten Schraube befindet sich das Antriebsgestänge für die Weiche. In dieses Zahnrad greift ein zweites aus gleichem Material im Übersetzungsverhältnis 1:2 ein, das wiederum mit einer Achse das Signalbild trägt. Das ganze Gehäuse wurde aus 0,6 mm dickem verzinkten Eisenblech ausgeschnitten, gebogen und weich verlötet. Die Achsen bestehen aus 3,2 mm starkem Zaunspanndraht. Nach dem Richten wurde ein Gewinde M3 auf die Enden geschnitten. Das Drehhebelwerk erhielt später nach dem Anstrich mit Haftbinder eine mattschwarze Farbgebung. Das Werk läßt drei Stellungen zu, womit die Weichengleiszunge in ebenfalls drei Stellungen über ein Gestänge geschaltet werden kann. Von der Rückseite der Weichenzunge geht ein zweites Gestänge über zwei Hebelböcke ab, die das bewegliche Herzstück schalten (Abb. 1, Mitte). Die Herzschiene ist von unten mittig durchbohrt und auf einem Alu-Blech als Gleitfläche mit einer Blechtreibschraube als Achse beweglich. Alle Teile gleiten auf einer Fettschicht.
Für den Bau des Drehhebelwerkes benötigte ich etwa 21 Stunden.

3


4


3 Das Weichenschwenkhebelwerk der MPSB für die selbst konstruierte Dreiwegeweiche.

4 Der erste Zug befährt die provisorisch verlegte Weichenstraße.

Fotos: Verfasser

Stefan Rasch, Mülsen St. Jacob

Anregungen vom Vorbild:

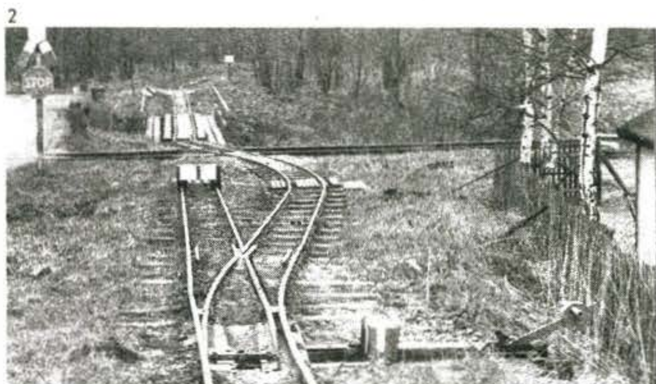
Niveaugleiche Kreuzung von Regel- und Schmalspurbahn

Das in der Nähe von Annaberg-Buchholz liegende Thermalbad Wiesenbad ist überall bekannt. Doch nur wenige Eisenbahnfreunde werden wissen, daß die Ziegelei Wiesenbad eine 500-mm-spurige und tausend Meter lange Werkbahn zu einer Tongrube betreibt, die das Flüßchen Pöhla und ein vom DR-Bahnhof abzweigende Anschlußgleis überquert (Abb. 1).
Für den Modelleisenbahner besonders interessant ist die niveaugleiche Kreuzung beider Schienenstränge, die natürlich besonders gesichert werden muß. Das Regelspurgleis wird durch zwei Haltscheiben (Sh 2) gesperrt, wenn auf der Werkbahn ein Zug verkehrt (Abb. 2 und 3). Im Normalfall fahren auf dem Regelspurgleis zweimal täglich Rangierabteilungen zu relativ festen Zeiten.
Das Werkbahnpersonal ist für den reibungslosen Betrieb beider Bahnen im Kreuzungsbereich verantwortlich!
Zum Aufheben der Haltscheiben muß die Schutzweiche auf das Stumpfgleis gestellt werden. Aus der Doppelschlüsselanlage der Weiche erhält man den Schlüssel für die Gleissperre auf der anderen Talseite. Hier wird der zweite Schlüssel für die erste Haltscheibe frei. Ist letztere gedreht und verschlossen, gibt sie einen weiteren Schlüssel für die andere Haltscheibe frei, die dann gedreht und verschlossen wird. In umgekehrter Reihenfolge ist der Werkbahnbetrieb wieder möglich.
Wenn außerplanmäßig Güterzüge gefahren werden, passiert es, daß die große 118 ihren „kleinen Burder" passieren lassen muß.
Einige Modelleisenbahner betreiben bereits eine solche Werkbahn. Warum soll diese nicht auch ein regelspuriges Gleis kreuzen? Eine derartige Kreuzung zu bauen, dürfte nicht schwierig sein. Handelsübliches Material kann leicht umgebaut werden.
Der weniger versierte Bastler nimmt sich eine handelsübliche Kreuzung zur Hand und baut danach „seine" Kreuzung. Besonders Sorgfalt gilt der elektrischen Trennung beider Bahnen. Wer die Fahrzeuge nachbauen will, muß schon einige handwerkliche Fertigkeiten besitzen. Beim Vorbild werden eine 30-PS-Lok (LKM Babelsberg) und die üblichen Muldenkipper eingesetzt (Abb. 4). Das Vorbild zu beobachten, ist sehr interessant und leicht, da direkt neben der Kreuzung eine öffentliche Straße vorbeiführt.
Fotos: Verfasser

1



2



3



4



Sonstige Hinweise
– Aluminium neigt beim Bohren leicht zum Verkleben des Bohrers und des Bohrloches. Mit einem Pinsel trägt man ständig etwas Brennspiritus auf. So entsteht ein sauberer Span.
– Zweikomponentenkleber sind oft giftig. Man vermeide Hautkontakt und richte sich nach den Angaben des Herstellers.
– In jede noch so kleine Werkstatt gehört ein Sanitätskasten, denn beim Umgang mit scharfem und spitzem Werkzeug und Blechen sind Verletzungen nicht auszuschließen.
– Mit einigen Tropfen Farbe werden Muttern gegen späteres verdrehen gesichert.
– Alle weich verlöteten Teile sind mit heißem Fitwasser und einer (Zahn-)Bürste gründlich zu reinigen, um Lötwasserreste oder Colophonium zu entfernen und einen sicher haftenden Farbauftrag zu gewährleisten.
– Einen Tropfen Öl auf das Gewindeschneidwerkzeug bringt einen sauberen Span.

Die Werkzeuge
– Blechschere,
– diverse Feilen,
– Bohrmaschine, möglichst mit Bohrständer,
– diverse Bohrer und Versenker für Schrauben,
– Schraubstock,
– Körner,
– kleine Hämmer,
– Gewindeschneider M 3-4-5,
– kleiner Amboß (zum Richten der Bleche u. Achsen),
– verschiedene Schraubendreher,
– Laubsäge mit Metallsägeblättern,
– feingezahnte Eisensäge und
– Lötkolben (möglichst elektrisch), Zinn u. Lötwasser (ca. 100–150 Watt).

Ein Hinweis
Der Autor stellt interessierten Modellbauern Unterlagen über
– das Schwenkhebelwerk (DRG),
– das Drehhebelweichenwerk (MPSB) und
– die einfache und Dreiwegeweiche
zur Verfügung. Anfragen sind auf einer Postkarte an die Redaktion zu richten und werden an den Autor weitergeleitet.

Der nächste Beitrag dieser Serie enthält einige Erfahrungen über den Bau von Schmalspur-Güter- und Personenwagen.

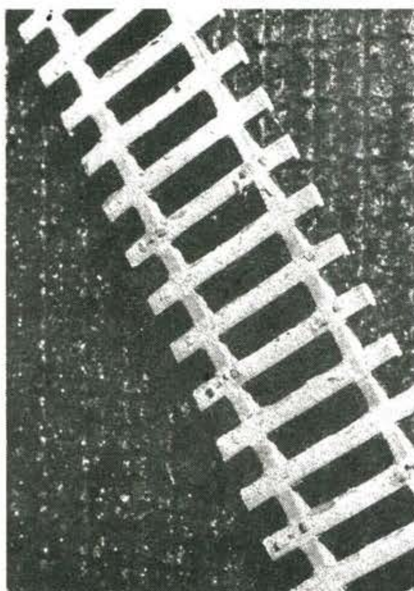
Prof. em. Dr. sc. techn. Harald Kurz (DMV), Radebeul und Hansotto Voigt (DMV), Dresden

Fritz Pilz und sein Modellgleis

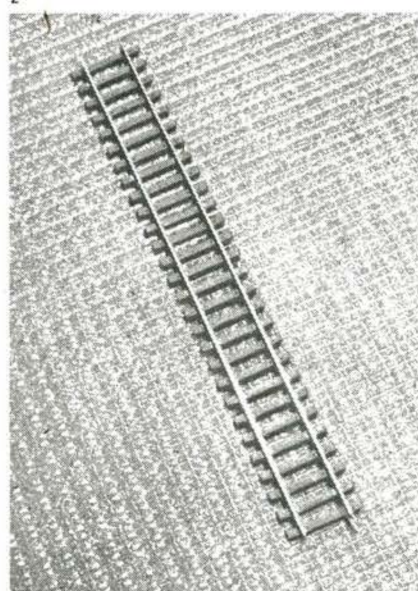
Fritz Pilz gilt nicht nur in unserer Republik als ein Pionier des Modelleisenbahnwesens. Sein Gleissystem fand auch international große Anerkennung. Pilz-Gleise sind heute das Markenzeichen vieler Gemeinschafts- und Heimanlagen. Am 18. Juli 1986 verstarb Fritz Pilz im Alter von 82 Jahren. Mit diesem Beitrag wollen wir nicht nur seine Verdienste wachhalten, sondern auch im Hinblick auf das 25jährige Bestehen des DMV über die Entstehung und Entwicklung dieses Gleissystems berichten.
Die Redaktion

Vor 30 Jahren der erste Schritt
Als Fritz Pilz vor etwa 30 Jahren in der Hochschule für Verkehrswesen seine Gedanken für den Bau von Modellgleisen vorlegte, bestand kein Zweifel an der Bedeutung seines Vorhabens. Er erhielt den Auftrag, in seinem Betrieb ein Modellgleis zu produzieren, hatte aber bis dahin keine Beziehung zur Modelleisenbahn. Ein Mitarbeiter wies ihn darauf hin, daß ein Schwellenband aus Plaste mit angespritzter Kleineisenzeug-Imitation eine wesentliche Verbesserung der Modellbahngleise bedeuten würde. Die Entwicklung hat ihm recht gegeben. Wir finden heute ähnliche Gleise in allen Nenngrößen von Z bis I_m mit Spurweiten von 6,5 bis 45 mm.
Doch zurück zum Ausgangspunkt:
Die ersten Vorlagen waren noch recht unförmig, die Schwellen zu dick und deren Abstände zu groß. Fritz Pilz ließ sich davon ohne viele Worte überzeugen. Er verwendete nunmehr Muster, die exakt dem Vorbild entsprachen. Damals gab es Gleise aus Schwellenbändern der Firmen Weba (Werner Bach, Oelsnitz i.V.) und L. Herr, Berlin. Die Schwellenbänder waren aus Pappe gestanzt (Abb. 1). Dazu hatten wir an der Hochschule für Verkehrswesen Herzstückbereiche aus Kunststoff entwickelt und damit die Vorbedingungen für sicher funktionierende Gleisverbindungen, d. h. Weichen und Kreuzungen, geschaffen.
Die Schienen aus Blech-Hohlprofil konnten an jeder Schwelle durch Blechklammern befestigt werden. Das sah schon recht gut aus, erforderte aber eine aufwendige Technologie bei der Herstellung. So begnügte man sich meist damit, nur an jeder fünften Schwelle Klammern zu setzen, ohne die erforderliche Stabilität des Gleises zu gefährden.

Erst Hohl-, dann Vollprofile
Die Pilz-Gleise brachten schließlich eine wesentliche Verbesserung.
Beschaffte und verwendete Fritz Pilz anfänglich ebenfalls Hohlprofil-Schienen, so ging er bald dazu über, Schienen aus vollen Profilen herzustellen (Abb. 2). Verkupferten Eisenschienen folgten später die für die Stromabnahme durch die Fahrzeuge günstigeren Schienen aus Neusilber.
Fritz Pilz zeigte großes Interesse am Ausbau seines Modellgleises. So kam es zu einer weiteren engen Zusammenarbeit mit der Hochschule für Verkehrswesen und den Verfassern. Dabei dienten die Untersuchungen von Harald Kurz als wesentliche Grundlage. Das „Gleissystem 1:3,73", das auf einer Weichenneigung von 15° beruhte, ließ die Darstellung von Bahnhofsgleisen mit Weichenneigungen 1:9 zu. Es war die Grundlage für den Aufbau der „Eisenbahnbetriebsfelder" bzw. des „Technologischen Labors des Eisenbahntransports" der Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List" Dresden.

1


Wissenschaft und Praxis Hand in Hand
In der Folge entwickelten die Verfasser einfache Weichen, Kreuzungen, Kreuzungsweichen, Innenbogenweichen, Außenbogenweichen, Doppelweichen (Dreiwegeweichen), doppelte Gleisverbindungen (Weichenkreuze) und schlanke Weichen mit einer Neigung von 7,5° statt 15° (Abb. 3). Fritz Pilz baute die Formen und lieferte fertige Modelle und Bausätze.
Mit einer Tangentenlänge t = 105 mm hätte man einen Weichenbogen mit R = 800 mm unterbringen können. Bei ähnlichen Weichenwinkeln finden wir heute in Nenngröße H0 Weichen mit Radien bis zu R = 900 mm. Leider waren damals dem Formenbau bei Pilz Grenzen gesetzt. Die einfachen Weichen mußten deshalb an der Spitze um 26 mm gekürzt werden. Daraus ergab sich eine Tangentenlänge t = 89 mm und damit ein Radius R = 600 mm. Gegenüber den vorher üblichen Radien R = 360 mm bzw. R = 440 mm war schon das ein beachtlicher Fortschritt! Nur bei der doppelten Kreuzungsweiche mit innenliegenden Zungen mußte der Radius auf R = 440 mm reduziert werden. Die Kürzung der einfachen Weichen an der Spitze hatte den Vorteil, daß gedrungenere Gleisentwicklungen möglich waren. Außerdem ergab sich bei in 57-mm-Abstand verlegten Parallelgleisen eine Zwischengerade von 52-mm-Länge, die die Nachteile des kleineren Radius verringerte.

2


Es hat sich gezeigt, daß die mit „Pilzweichen" ausgerüsteten Bahnhöfe der Laboratorien und Ausstellungsanlagen stets einen sicheren Eisenbahnbetrieb ermöglichten. Der Ersatz des Hohlprofils durch Vollschienen aus verkupfertem Eisen oder Neusilber stellte eine große Verbesserung des Pilzgleises dar. Die Stromleitfähigkeit wurde erhöht und zugleich die Einhaltung der Spurweite besser garantiert.

Antriebe variabel untergebracht
Außerdem entwickelte Fritz Pilz Antriebe, die an beiden Seiten der Weichen „angeknöpft" werden konnten (Abb. 3, DKW). Damit wurde der Aufbau dem Vorbild entsprechender Weichenstraßen sehr erleichtert, wenn man nicht Unterflurantriebe verwenden konnte. Diese Antriebe erhielten Rückmeldekontakte. Von einer Endabschaltung der Weichenspulen wurde damals zugunsten einer kleinen Ausführung und im Hinblick darauf, daß mit Störungen gerechnet werden mußte, verzichtet. Heute gibt es kleine Weichenan-

triebe mit Endabschaltung, die sehr sicher arbeiten.

Ständig weiter verbessert

Dem Wunsch vieler Modelleisenbahner, daß auch Triebfahrzeuge mit kleinem Achsabstand bei kleinen Geschwindigkeiten sicher über die Weichen fahren sollten, entsprach Fritz Pilz durch die Einführung von Metallherzstücken. Diese wurden über die jeweils anliegende Weichenzunge mit dem für die Fahrt erforderlichen richtig gepolten Strom versorgt. Allerdings kommt es bei dieser Methode zu Störungen, wenn sich an den Berührungspunkten mit der Zeit Schmutz ansetzt. Die Rückmeldekontakte können zur Schaltung des Herzstücks herangezogen werden.

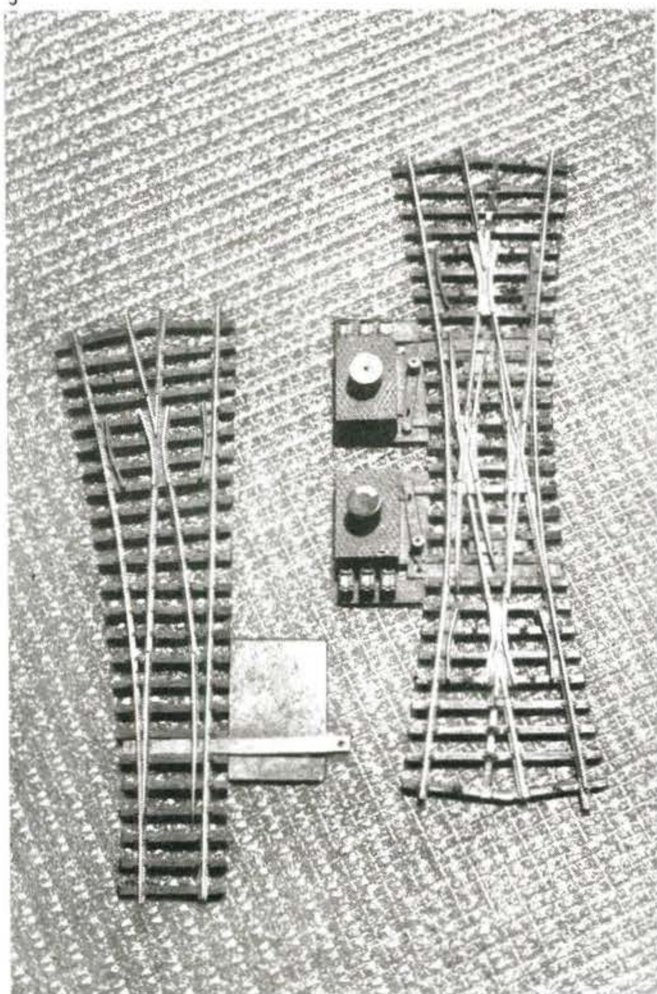
Die bereits erwähnte Dreiwegweiche stellt besondere Anforderungen an die Stromversorgung ihrer Herzstücke. Das dabei neben dem Doppelherzstück vorhandene einfache Herzstück erhält die Fahrspannung über die abliegende Zunge des zweiten Zungenpaares. Dies läuft beim Stellen auf einen Federkontakt auf, der im Hohlraum einer Schwelle untergebracht ist und diese durchbricht. Das gleiche Prinzip ist auch für die Zungen aller anderen Weichen anwendbar. Der wesentliche Vorteil besteht darin, daß der Berührungskontakt an der Backenschiene durch einen selbstreinigenden Streichkontakt ersetzt wird. Die langen Herzstücke der Innenbogenweichen und der 7,5°-Weichen erfordern unbedingt eine Stromversorgung des Herzstücks.

Sollen Weichen als Schleppweichen oder als Rückfallweichen verwendet werden, dann muß das Herzstück stromlos sein. Andernfalls ist auch hierbei eine vom Fahrweg abhängige Stromversorgung vorzusehen. In diesem Fall, wie auch sonst, bei getrennter Stromversorgung des Herzstücks über Rückmelde- oder Relaiskontakte, ist es ratsam, Zwischenschiene und Zunge mit der benachbarten Backenschiene elektrisch zu verbinden.

Für die Innenbogenweichen wurde wie bei den Kreuzungsweichen ein Radius R = 440 mm für den abzweigenden Strang gewählt, für das Stammgleis R = 900 mm. Dieser größere Radius wäre auch bei den 7,5°-Weichen möglich gewesen, wenn nicht die Bedingungen, die sich damals aus dem Formenbau ergaben, auch hier eine Verkürzung der Tangenten erfordert hätten.

Trotz der erfolgreichen Entwicklung kam es anfangs häufig vor, daß Triebfahrzeuge auf den Weichen entgleisten. Manchmal waren es fehlerhaft gefertigte Radsätze. Aber es gab noch einen anderen Grund. Fritz Pilz änderte die Leitweite, d. h. den Abstand Radlenkerkante – Herzstückspitze. Das geschah zu einem Zeitpunkt an dem die umfangreiche Ausrüstung des neuen Laboratoriums der Hochschule für Verkehrswesen geliefert wurde. Da die nachträgliche Korrektur der Weichen wesentlich aufwendiger gewesen wäre als die Anpassung der Fahrzeuge, entschlossen wir uns für das Letztere. Fremdfahrzeuge sollten ohnehin nicht im Laboratorium eingesetzt werden. Die verbesserte Qualität der gefertigten Triebfahrzeuge gestattete die Rückkehr zu Weichen, die den europäischen Standards NEM entsprachen.

3



1 So sahen die ersten Schwellenbänder aus. Ein Vergleich mit dem heute produzierten Material zeigt welche hervorragende Entwicklung unter Leitung von Fritz Pilz möglich war.

2 Das alte Pilz-Gleis von oben gesehen! Deutlich zu erkennen sind das Schwellenband mit dem Blech-Hohlprofil.

3 EW und DKW – letztere mit den abknöpfbaren Weichenantrieben. Bereits vor mehr als 20 Jahren war das Pilzgleis auch international sehr gefragt.

Fotos: A. Stirl, Berlin

NEM und Pilzgleis

Ein weiteres Problem trat durch die Normen Europäischer Modellbahnen (NEM) auf. In der DDR war vom Ausschuß NORMAT eine Schienenkopfbreite 1,3 mm genormt worden. Dafür waren auch die Schwellenbänder von Fritz Pilz ausgelegt. Der Technische Ausschuß des MOROP legte aber trotz unseres Einspruchs eine Kopfbreite 1,5 mm fest. Das bedeutete, daß die Spurweite des Pilz-Gleises auf 16,3 mm reduziert wurde. Bei Lokomotiven mit langem festen Achsabstand gab es Klemmungen im Gleisbogen. Das veranlaßte einige Hersteller, den Abstand zwischen den Innenflächen der Räder zu verringern. Solche Lokomotiven entgleisten bei normgerechter Ausbildung des Radlenker-Herzstückbereichs, was Fritz Pilz zu einer weiteren Änderung veranlaßte.

Das Modellgleis von Fritz Pilz ermöglicht mit seinen unterschiedlichen Weichenformen einen klaren und übersichtlichen Aufbau und Betrieb von Modellbahnanlagen von den kleinsten bis zu den größten Abmessungen für Heim- und Ausstellungsanlagen und für Modellbahnen, die in der Wissenschaft für Lehre und Forschung eingesetzt werden.

Fritz Pilz scheute nie Kraft und Mühe, sein Gleissystem weiter zu entwickeln. Die langjährige Zusammenarbeit verband uns in herzlicher Freundschaft. Sein Modellgleis aus Sebnitz trug wesentlich dazu bei, den Modelleisenbahnbau der DDR in der Welt bekannt zu machen. Fritz Pilz hat sich durch seine Aktivitäten und durch seine Hilfsbereitschaft ein ehrendes Andenken bei uns, den Modelleisenbahnern in der DDR, erworben. Wir vertrauen auf seinen ehemaligen Mitarbeiterkreis, der in seinem Sinn und mit gleicher Tatkraft weiterarbeiten sollte.

Quellenangaben

(1) Kurz, M.: Grundlagen der Modellbahntechnik, Band 1, Fachbuchverlag Leipzig, 1956

(2) Brückner, E.; Vormeyer, J.: Aktuelle Aufgaben für das Technologische Labor des Eisenbahntransports der Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List" Dresden, „Eisenbahnpraxis" 28 (1984) 5, S. 194

dmv teilt mit

Einsendungen für Veröffentlichungen auf dieser Seite sind mit Ausnahme der Anzeigen „Wer hat – wer braucht?" von den Arbeitsgemeinschaften grundsätzlich über die zuständigen Bezirksvorstände zwei Monate vor Erscheinen des jeweiligen Heftes an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, Simon-Dach-Straße 10, Berlin, 1035, zu schicken. Anzeigen zu „Wer hat – wer braucht?" bitte direkt zum Generalsekretariat senden. Hinweise im Heft 1/1987 beachten.

Sonderfahrten

AG 3/75 – Zwickau
Dampfloksonderfahrt am 28. Juni 1987 mit dem Traditionseilzug und Lok 50 849 von Zwickau über Karl-Marx-Stadt nach Olbernhau zur Parade der erzgebirgischen Bergbrüderschaften anläßlich „450 Jahre Saigerhütte". Die Rückfahrt erfolgt ab Olbernhau-Grünthal.
Abfahrt in Zwickau: ca. 8.45 Uhr, Ankunft in Olbernhau: ca. 12.10 Uhr. Abfahrt in Olbernhau-Grünthal ca. 17.00 Uhr, Ankunft in Zwickau gegen 19.30 Uhr. Fotohalte finden statt. Imbißverkauf im Zug. Teilnehmerpreise: Erwachsene: ab Zwickau 28,80 M, ab Karl-Marx-Stadt 21,20 M; Kinder bis 10 Jahre: ab Zwickau 14,40 M, ab Karl-Marx-Stadt: 10,60 M. Teilnahmemeldung durch Einzahlung des entsprechenden Betrages, nur per Postanweisung, bis 14. Juni 1987 an: Manfred Tischer, Andersen-Nexö-Straße 3, Zwickau, 9590. Der genaue Fahrplan wird mit der Fahrkarte zugeschickt.

Bezirksvorstand Magdeburg
Vom 7. bis 16. August 1987 finden anläßlich des Jubiläums „100 Jahre Selketalbahn" folgende Veranstaltungen statt:
1. Sonderzüge Strecke Gernrode – Harzgerode vom 7. bis 16. August 1987 täglich, Gernrode ab/an ca. 8.00/12.00 Uhr mit Lok 99 5901 oder 99 5903 und Traditionszug.
2. Sonderzüge Strecke Gernrode – Straßberg vom 7. bis 9. und 14. bis 16. August 1987, Gernrode ab/an ca. 13.25/17.30 Uhr mit Lok 99 5901 oder 99 5903 und Traditionszug.
Teilnehmerpreis für 1. und 2.: 6,60 M für Erwachsende, 3,30 M für Kinder. Teilnahmemeldung durch Einzahlung des entsprechenden Betrages per Postanweisung und Angabe des gewünschten Reisetages und Reisezieles bis 24. Juli 1987 an: DMV Bezirksvorstand Magdeburg, Karl-Marx-Straße 250, Magdeburg, 3010. Da die Züge nur geringe Platzkapazitäten haben, gegebenenfalls Ersatzzug (e) benennen.
3. Fahrzeug- und Modellbahn-Ausstellung auf dem Bahnhof Gernrode vom 7. bis 16. August 1987 täglich von 8 bis 17 Uhr.
4. Weitere kulturelle und Rahmenveranstaltungen im Streckenbereich nach örtlicher Bekanntgabe.

AG 7/83 – Brandenburg, 1800
Aus Anlaß des Jubiläums „90 Jahre Straßenbahn Brandenburg (Havel)" führen die Verkehrsbetriebe Brandenburg mit Unterstützung der Arbeitsgemeinschaft 7/83 folgende Veranstaltungen durch:
1. Tag der offenen Tür im Betriebshof, Straße der Freundschaft 41, am 27. Juni 1987 von 9 bis 11 sowie von 13 bis 20 Uhr;
2. Großer Straßenbahnkorso am 27. Juni 1987.
3. Historischer Straßenbahnbetrieb am 26. Juni von 8 bis 18 Uhr, am 27. Juni von 14 bis 22 Uhr und am 28. Juni von 9 bis 18 Uhr im Wechsel auf den Straßenbahnlinien 3, 4 und 6; Sondertarif 1,– M.
4. Sonderfahrscheine berechtigen vom 26. bis 28. Juni 1987 zur Mitfahrt auf allen Straßenbahnlinien.

Arbeitsgemeinschaften

AG 5/21 – Göhren (Rügen), 2345
Am 5. Mai 1987 begannen die diesjährigen Modellbahnausstellungstage der Arbeitsgemeinschaft 5/21 Göhren (Rügen). Bis zum 29. September 1987 ist die Ausstellung in den Arbeitsgemeinschaftsräumen in Göhren, Strandpromenade, jeweils dienstags von 18.00 bis 20.30 Uhr geöffnet.

Wer hat – wer braucht?

Suche: „modelleisenbahner" vor 1962; „Erfurter Blätter"; Deinert: „Eisenbahnwagen" (nur 1./2. Auflage); Broschüren, Fotos, Dias über Schmalspurbahnen. Evtl. Tausch gegen transpress-Literatur und Fotos (Regelspur). Liste anfordern! Münnich, Wilhelm-Pieck-Straße 51, Frankfurt (Oder), 1200

Biete: 2 Drehschemelwagen, Nenngr. I, BING, um 1920; Bahnübergang, Nenngr. 0, von BING. Suche: H0, BR 50, 89. Tausch, evtl. Verkauf. Hartmund Winkelmann, Patriotenstraße 1, Seehausen (Altmark), 3550

Biete: H0, BR 50; TT: BR 35, 86, 56. Suche: H0, BR 23, 91; „modelleisenbahner" bis 1973. Wolfgang Lichtner, Ernst-Thälmann-Straße 117, Nordhausen, 5500

Biete: H0-Modelle, Literatur. Suche: PIKO-Diesellok, Co'Co' der SNCB oder DSB, oder MÁV, auch defekt zur Ersatzteilgewinnung. G.-R. Voß, Westendstraße 22, Jena, 6900

Biete: Literatur; $H0_e$-Material (VI K, Triebwagen, ca. 30 Wagen). Suche: $H0_m$-Material, Kursbücher DR vor 1970. Peter Krause, Rudolf-Grosse-Straße 4, Oranienburg, 1400

Biete: H0, BR 03^{0-2} (DB-Eigenbau), BR 50, 89, 91, 66; 0: Niederbordwagen mit Bremserhaus (ZEUKE); $H0_m$: 2achs. ged. Güterwagen mit Bremserbühne (RhB – Eigenbau), 3achs. ged. Güterwagen (weiß – DB – Eigenbau). Suche: H0: BR 74, 23, 58; $H0_m$: Güter-, Personen-, Rollwagen von HERR; „Die Dampflokomotive" Bernd Berger, Südstraße 3, PF 264, Roitzsch, 4412

Biete: BR 91.19 (DMV-Broschüre); „100 Jahre Eisenbahn auf Rügen"; Eisenbahn-Jahrbücher 1977 und 1983; Modelleisenbahnkalender 1980–1986; „Verzeichnis der Lokomotiven und Tender der Badischen Staatseisenbahn"; „Die Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn"; Bilder von der Eisenbahn 2–4; „Diesellok-Achiv" (1. Auflage); Eisenbahn-Kalender 1978–1987; in H0: BR 91, 89 (DR), 50, 80 (leicht defekt); in TT: BR 221, komb. Sitz- u. Gepäckwagen, Silverlines Schnellzugwagen, Verschlagwagen mit Bremserhaus.
Suche in TT: Tfz-Eigenbaumodelle, Verschlagwagen ohne Bremserhaus, 4achs. Schwerlasttransportwagen; TT-Material; „Triebwagen-Archiv"; „Dampflokomotiven in Glasers Annalen" 1911–1918/1931–1943; Modellbahnkalender 1972; „modelleisenbahner" vor 1965 (außer 1959) Jürgen Kühn, Dr.-Behring-Straße 104, Lutherstadt Wittenberg, 4600

Suche TT: E 70, alte ZEUKE-Wagen, Verschlagwagen und 2achs. Kühlwagen mit und ohne Bremserhaus, Selbstbaufahrzeuge. Torsten Rohr, Boxhagener Straße 51, Berlin, 1035

Biete: „modelleisenbahner" 12/1979; 3, 4, 10/1983; 8–12/1984; 1985, 1986 kompl.; „Pionier- und Ausstellungsbahnen"; „Die Spreewaldbahn"; div. Lokpostkarten; DR-Kursbücher zwischen 1976 und 1986. Klaus-D. Schulz, Rüdersdorfer Str. 45, Berlin, 1017

Biete: H0, BR 50, BR 81 (PIKO) ohne Antrieb; BR 66, BR 89 (DR). Suche: H0, Radsatzgruppe BR 05; Maßskizze oder Foto 95 1027 (Heizerseite) auch leihweise; „modelleisenbahner" 12/1953; 12/1968; 1973; 1974; 1975; 1976; 1977 kompl.; 1, 11/1978; 1, 3–8/1979; 2, 6/1980; 11, 12/1981; 1, 5, 7/1982. Uwe Beyreuther, Hauptstraße 9a, Groß Schacksdorf, 7571

Biete: „Alte Bahnhöfe in Ungarn" (Corvina), „Technikmotive auf alten Ansichtskarten", div. Modelleisenbahnkalender und Einzelhefte „modelleisenbahner"; Bausatz ETA. Suche: „modelleisenbahner" 1952–1955 (komplett und Einzelhefte), „Lokomotiven aus Esslingen", „Brücken gestern und heute". Thomas Böttger, Ernst-Schneller-Straße 32, Karl-Marx-Stadt, 9091

Biete: Sammlung von Eisenbahn-Dias. Nähere Informationen gegen Freiumschlag. Wolfgang Kleiber, Bremer Straße 9, Magdeburg, 3018

Suche: für H0 BR 91 (auch einzeln) Gehäuse, Vorlaufachse, vord. Pufferbohle. Ulrich-E. Knopf, Leninallee 9, Halle, 4020

Biete: „Das Thumer Schmalspurnetz"; „Die sächs. Schmalspurlok IIK, IIIK und VK"; „Goßdorf-Kohlmühle – Hohnstein"; „Pollo"; „Baureihe 91.19"; „Greifswalder Kleinbahnen"; „Das Wilsdruffer Schmalspurnetz". Suche: Dampflokomotiven in $H0_e$. Lutz Röhl, Ahrenshooper Straße 35, Berlin, 1093

Biete: H0, Big Boy (Eigenbau). Suche: H0, BR 18^3 (Eigenbau). Hans Kupfer, Klausener Straße 38, Erfurt, 5084

Biete: H0, BR 01^5 (Speiche-Kohle); 01 504; 03 (Altbau); 41; 44 0231-9; 64; (alles frisiert u. umgebaut); 95.0; 130; 120; 110; 118; 211 (gesupert); Oberlichtwagen, div. Güterwagen, viele Ersatzteile u. Gehäuse. Suche: $H0_e$, $H0_m$, Dampf-, Diesel-, Elloks, Triebwagen, Rollwagen, 4achs. Personen-, Pack-, Güterwagen. Torsten Schoening, Dieselstraße 42, Dresden, 8045

Biete: TT, BR 35 (neuw.). Suche: „Baureihe 44"; in TT: BR 86, 119 (nur Industriemodelle). Nur Tausch mit Wertausgleich. Frank Schölzel, Alex-Horstmann-Straße 21, Görlitz, 8900

Suche: WPK-Fotos bzw. Repros der Strecken Taubenheim – Dürrhennersdorf, Herrnhut – Bernstadt, Zittau – Markersdorf – Hermsdorf – Friedland und Zittau – Oybin/Jonsdorf bis 1970. Lutz-Uwe Treichel, Bornitzstraße 1, Berlin, 1156

Biete: Jahrg. und Einzelhefte des „modelleisenbahners" ab Jahrgang 1; „Dampflok-Archiv 4". Suche: „Lokomotiven der DR"; „Eisenbahnen in Mecklenburg". U. Blankenhagen, Friedrich-Wolff-Str. 51, Berlin, 1180

Biete: N, 1 Containerwg 4achs., 1 Kühlwagen 4achs.; 30 Wagen 4achs.; 3 Kesselwagen 2achs. in Silber; 2 BR 180 (rot, blau) mit Vollsichtkanzel sowie 20 Wagen 2achs.; Weichen (teilw. defekt). Suche 2× Entkupplungsgleis. Günter Wollstein, Otto-Buchwitz-Str. 11, Görlitz, 8900

Biete: „Eisenbahn-Jahrbücher" 1968–1970; „Triebwagen-Archiv"; „Ellok-Archiv". Suche: H0, BR 24, neuw. Nur Tausch! Wolfgang Herrmann, Ebereschenweg 16/811-26, Radebeul 1, 8122

Biete: „Lokomotiven von Borsig"; „Dampflokomotiven" (Slovardt). Suche: H0, BR 42, 50, 84; $H0_m$, Rollwagen; HEINE-Regler. Wolfgang Lenk, Ernst-Grube-Straße 39, Zwickau, 9571

Biete: BR 50 u. 3achs. Oberlichtwagen (HERR) H0; Straßenbahnbausatz; E 70 TT; div. Broschüren. Suche: Fahrzeuge u. Rollwagen $H0_m$ (HERR); ESPEWE-Modellautos. Nur Tausch! Jörg Ehnert, Otto-Dix-Ring-28/401, Dresden, 8020

Suche: „modelleisenbahner" 1/1952 bis 12/1986. Gerhard Walstab, Dodendorfer Straße 86, Magdeburg 9, 3090

Suche: Fotos von Schmalspurbahnen der DR, schmalspurige Industriebahnen z. B. Ziegeleien, Kies-, Ton- und Torfgruben, Steinbrüche, Feldbahnen, Trümmerbahnen usw. alles mit Spurweite 600 mm (auch leihweise). Wer kann Hinweise geben wo sich noch Feldbahndampflokomotiven befinden, z. B. Kinderspielplätze, Denkmale, Betriebe und Privatbesitz? Frank Hoffmann, Am Vogelherd 15, Forst (Lausitz), 7570

Biete: „modelleisenbahner" Einzelhefte von 1957 bis 1964, Jahrg. 1965, 1971–1975, 1978–1982; „Glasers Annalen 1900–1910"; „Verkehrsgeschichte"; BR 91.19; „Herlasgrün – Zwickau". Suche: „modelleisenbahner" 1–4/1952; 1–12/1955; 1, 2, 4, 5, 8, 9, 11, 12/1956; 1/1957; 2, 5/1964; „Schiene, Dampf und Kamera"; DMV-Broschüren; Modelleisenbahn-Kalender; E 70 in TT. S. Kluge, Hauptstraße 48, PF 21-383, Rödlitz, 9276

Suche: „Die Mülsengrundbahn", „Sächs. IK"; „Das Thumer Schmalspurnetz"; „Schmalspurbahn Radebeul – Radeburg"; „Sächs. VIK"; „Meißner Bimmelbahnel"; „Schmalspurbahn Oschatz – Strehla"; „Schmalspurbahn Goßdorf-Kohlmühle – Hohnstein" im Kauf oder Tausch gegen „Ehemaliges Wilsdruffer Schmalspurnetz". Thomas Weber, Grünberger Straße 42, Berlin, 1034

Biete: „Die Dampflokomotive"; „Schiene, Dampf und Kamera"; „modelleisenbahner" 1953, 1–5/1954, 9/1968; H0: BR 80, 86, 41, 185, 195, 01 Öl Speiche (leicht defekt). Suche: „Dampflokomotiven in Glasers Annalen 1947–1967"; „Museumslokomotiven in der DDR"; „Für unser Lokarchiv"; „Dampflokomotiven 1/2"; DMV-Broschüren u. a. „Sächs. I K – Sächs. VI K" „modelleisenbahner" 10/1973. Tausch bevorzugt. Uwe Holstein, Prokofjewstr. 7b, Greifswald, 2200

Biete: „modelleisenbahner" 1978–1982; „Die Selketalbahn". Suche: „modelleisenbahner" Sonderheft 1960; „Probstzella – Sonneberg und die BR 95"; Zeuke-Katalog 1966/67; in TT: E 70 braun, T 334 (auch Gehäuse), alte Güterwagen mit großer Aufschrift. Günther Herold, Pestitzer Weg 1, Dresden, 8020

Biete: H0, BR 03 (Reko); E 71; ET 85 (alles Eigenbau); preuß. Abteilwagen 3achs.;

modell eisenbahner anzeigen

Bei den nachfolgenden zum Tausch angebotenen Artikeln handelt es sich um Gebrauchtwaren, die in der DDR hergestellt oder importiert und von Einrichtungen des Groß- und Einzelhandels vertrieben worden sind. Verbindlich für die Inserate ist die Anzeigenpreisliste Nr. 2

Suche „me" von 1953 bis 1980, Sonderhefte. H. Krinke, Gutenbergstr. 46, Zittau, 8800

Suche defekte Modellmotoren, 2,5 bis 10 cm³ (auch stark def.). Angeb. mit Preisangabe an: R. Rothfeld, Hauptstr. 16 a, Mockrehna, 7281, Tel.: 2 53

Suche „me" 11, 12/1970; 3, 5, 12/1972; „Modellbahnpraxis" Hefte 1, 2, 3, 5, 6, 10. Verkaufe Dampflok-Archiv Band 4; „me" 7/82 bis 9/85; Einzelhefte ab 9/77 bis 1/87; Lokschild 01 2065-9 und andere. Nur Zuschr. an: J. Zehrt, Büchnerweg 35, Berlin, 1199

Gilt immer! Kaufe und tausche rollendes Material H0, $H0_m$ u. $H0_e$, auch Eigenbauten. Suche auch jede Literatur über Eisenbahn und Modellbahn. Nur Zuschr. an: H. Rieger, O.-Nagel-Str. 68, Bautzen, 8600

Suche alte, auch defekte Güterwagenmodelle in TT zu kaufen. Fred Kornmesser, A.-Bebel-Str. 27, Tangerhütte, 3510

Suche für Nenngr. TT BR 92, 81, 58, 35. R. Hampe, Heinrich-Rau-Str. 280, Berlin, 1142

Biete „Eisenbahn-Jahrb. 78", „Schmalspurb.-Archiv" u. Dampflok-Archiv 1–4, „me" 7/60, 1, 2, 3/69, 8/80. Suche Ellok-Diesellok-Archiv, „me" 7, 9, 10/54. TT-Eigenbaumodelle BR 24, BR 85, BR 89 V 60 und Talpotwagen. S. Richter, Hinterer Dorfweg 24, PF 04-07, Friedersdorf, 8701

Biete Straßenbahn-Archiv 1 und 2, „Geschichte der Dresdner Straßenbahn", „Kleinbahnen der Altmark", „Die Spreewaldbahn". Suche „Straßenbahn-Archiv 6", „Thüringer Waldbahn", „Straßenbahn in Karl-Marx-Stadt" sowie weitere Straßenbahnliteratur. H. Neumann, Groscurthstr. 42, Berlin, 1115

Suche H0 BR 03, 42, 55, 81, 84, 89 (pro T3), kompl. Fahrwerk BR 52 SKL, Triebtender pr. 2'2' T 21 5 4 Rads. BR 89, Geh. BR 50 64 130, Lehmann-Loklat., alle DMV-Bausätze, Drehscheibe. Thomas Popp, Dorfstr. 55, Zitz, 1801

Suche in Nenngr. N BR 55, T 34, S 699 M 61 sowie Eigenbaumodelle. H.-J. Helbig, Heinrich-Heine-Str. 6, Belzig, 1820

Biete Modelle H0, $H0_e$ sowie Literatur. Suche Material in $H0_e$ (BR 99, Rollwagen usw.). Messing, Quedlinburger Str. 132, Halberstadt, 3600

Biete T 334 TT, „me"-Kal., Einzelhefte „me" und „Das Signal", Eisenbahnliteratur. Suche E 70 TT, Eisenbahnlit., bitte Tauschliteratur anfordern. Knaak, Ziolkowskistr. 60, Potsdam, 1597

Verkaufe 2-Zyl.-Dampfmasch. m. echtem Regler, Kessel sehr stabil, 1500,– M, 1-Zyl.-Dampfmasch. m. Regler u. Kulissensteuerg., Kessel kl. Rep., 1000,– M, 1-Zyl.-Dampfmasch. u. Kessel unvollst., 150,– M; Bild Lokomotivwettfahrt 1829 Liverpool, 50,– M. Friedrich Brandes, Bl. 441/5, Halle-Neustadt, 4090

Verkaufe für Liebhaber umständehalber Modelleisenbahn Nenngr. N, komplett, ca. 4-m²-Platte, 4000,– M. Tel.: Berlin 5 88 04 01

Biete in H0 BR 55 DB, DR, je 45,– M, 66, 54,– M, 75, 41,– M, 80, 25,– M, 86, 45,– M, 120, 44,– M, VT 70, 25,– M, M 140, 25,– M, ET PIKO-Expreß, 30,– M, div. Wagen, 5,– b. 16,– M. Suche Dampfl.-Archiv, Mb-Lexikon, Kataloge, $H0_m$-Wagen, H0 BR 23, 38, 42, 44, 50, 84, 89, 91, DMV-Bausätze. H.-J. Wiede, Am Scheunenberg 22, Bad Freienwalde, 1310

Biete BR 84 H0, 79,– M. Suche für Gartenbahn (Schmalspur M 1:22,5) ged. Güterwagen o. Br. Gkw 187 rotbraun, Nr. 4035. Nur Tausch. Elze, Robinienstr. 8, Dresden, 8038

Verk. „me", Jahrgänge 1979 bis 1986 und Sonderhefte 1959. Herbert Müller, Kabelweg 11, PSF 127, Dessau, 4500

Achtung, Sammler! Verkauf Spur 0, Baujahr 1953, 1 Lok BR 64, 3 Güterwagen, 16 Bogengleise und 2 gerade Gleise, zusammen 200,– M. Zuschr. an: R. Bender, Bremerstr. 2, Zeuthen, 1615

Biete H0, 26-m-Drehscheibe, Eigenbau, 500,– M. Suche BR 17, 38, 74, 93, T 3, Abteilw. 3achsig. Dieter Peitsch, Wendenstraße 8, Berlin, 1185

Biete „Schmalspurbahn-Archiv"; Dampflock-Archiv 1 u. 4; Lexikon Modelleisenbahn; „Eisenbahn-Jahrbuch 84"; „Oldtimer auf Schienen", „Modellbahn-Elektronik"; „Straßenbahn-Archiv 2"; „links u. rechts der kleinen Bahnen"; „Die Müglitztalbahn"; „Diesellok-Archiv". Suche „Reisen mit der Dampfbahn"; „Reisen mit der Schmalspurbahn"; „Die Muldenthal-Eisenbahn"; „Die Leipzig-Dresdner Eisenbahn Compagnie"; „Kleinbahnen der Altmark"; „Die Rügenschen Kleinbahnen" BR 38, 94, TT. Michael Klug, Schreiersgrüner Str. 2, PF 16-11, Treuen, 9708

Biete Literatur transpress, Dias u. H0-Material. Suche Literatur, Broschüren der AG 3/58 über Schmalspurbahnen. J. Dietrich, Schulstr. 21, Neusalza-Spremberg, 8713

In eigener Sache
Wie schon mehrmals in unserer Zeitschrift angekündigt, findet Anfang September 1987 in Erfurt der 34. Kongreß des Verbandes der Modelleisenbahner und Eisenbahnfreunde Europas (MOROP) statt. Wir haben uns deshalb entschlossen, die Augustausgabe des „me" vor allem diesem Thema zu widmen und dieses Heft um acht Druckseiten zu verstärken. Daher erscheint das Heft 6/87 nur mit 28 Seiten. Wir bitten für diese Entscheidung um Verständnis.
Die Redaktion

Vorschau

Im Heft 7/87 bringen wir u. a.
- Das Raw „DSF" Görlitz gestern und heute;
- 8. Fotowettbewerb des DMV;
- Die schnellste Eisenbahn der Welt;
- Gemeinschaftsanlage „Löwenberg" der AG 1/40;
- Junior-Seite.

Bahnpostwagen (Eigenbau). Suche: N, Dampf- und Dieselloks; Reise- und Güterzugwagen (auch Eigenbau); Plastschwellenband. Hartmut Schreiber, Straße des Friedens 13, Dornstedt, 4101

Biete: „Das Wilsdruffer Schmalspurnetz". Suche: Dias vom letzten Betriebstag Wolkenstein – Niederschmiedeberg am 21. November 1986 (auch leihweise). Lutz Röhl, Ahrenshooper Straße 35, Berlin, 1093

Biete: „Lokomotiven von Borsig", „Glasers Annalen 1911–1918", „Die Windbergbahn"; „Die Brandenburgische Städtebahn", „Die Müglitztalbahn"; „Die Harzquer- und Brockenbahn", „Deutsche Dieseltriebfahrzeuge gestern und heute"; Deutsche Reichsbahn von A bis Z"; „Oldtimer auf Schienen", „Jugendlexikon Eisenbahn"; „Signalbuch DR 1955", „Beschreibung der BR 120"; div. Broschüren und Festschriften; „Schienenfahrzeuge" 1977–1979; „Eisenbahn-Jahrbuch 1976"; Eisenbahnkalender 1980–1986; div. Dampflok-Poster; BR 65^{10} in N; div. Rbd-Schilder. Suche: „Eisenbahnen in Mecklenburg", „Schmalspurbahnen der Oberlausitz", „Lokomotiven der DR", „Museumslokomotiven", „Steilrampen über den Thüringer Wald", „Glasers Annalen", „Reisen mit der Schmalspurbahn", „Dampflok-Sonderbauarten", „Reisen mit der Dampfbahn"; BR 84 in H0; Tm-Wagen in $H0_e$. Hans-Joachim Klimek, Mühlenstraße 13, Hosena, 7807

Johannes-R.-Becher-Straße 5, Hoyerswerda-Neustadt, 7700

Biete: H0, BR 24, 75, 89, 91, V 200, def. 03 (Schicht) u. Teile für BR 84; SKL (mot.); BR 55 (N); T 334; HERR-Lok u. -Wagen. Suche: H0, BR 74, 78, 65, 85, 92, 93, 94, 98, Kö (auch BS); SKL (BS); Rollwagen; $H0_e$-Loks u. -Wagen; „Reisen mit der Schmalspurbahn"; „Eisenbahnen in Mecklenburg". Reiner Lachs, Schwarzburger Str. 15, Berlin, 1142

Biete: TT, VT 2.09 u. Beiwagen; 1161; BR 221 DB; E 70 HERR; D-Zugwagen; Güterwagen. Suche: H0, Dampfloks u. Wagen; „modelleisenbahner" 1952 bis 1960. Heiko Kölle, Wallstraße 14, Salzwedel, 3560

Biete: TT, BR 50 0045; T 334 blau. Suche: funktionstüchtige Drehscheibe in TT. Reinhard Reemer, Turnerweg 8, Wismar, 2400

Suche: „Schmalspurbahnen in Sachsen"; „Die Rügenschen Kleinbahnen". Helmut Pelz, Gutenbergstraße 25, Magdeburg, 3024

Suche: H0-Wagen, alte DR-Beschriftung: 5/6442/010, 5/6412/010, 5/6413/010, 5/6446/010, 5/6452/010, 5/6445/010, 5/6445/018, 5/6450/010, 5/644a/010, 5/6448/010, 426/103, 426/114, 426/39, 452/13; BR 64, 89 in H0 sowie 0,5 mm-Bohrer. Klaus-Dieter Schubert, Platz der Bauarbeiter 9, 07-10, Dresden, 8038

Biete: „modelleisenbahner" 1969 geb., 1980–1983 ungeb.; „Straßenbahn-Archiv 3" versch. Fachliteratur u. Buchfahrpläne; BR 185 in H0; BR 55 in N; „Lokomotiven der eheml. deutschen Staats- u. Privatbahnen"; „Reisen mit der Dampfbahn"; „Glasers Annalen 1911–1918 u. 1947–1967" „Die Überschienung der Alpen"; „Pionier- und Ausstellungsbahnen". Suche: BR 03 (Schicht); BR 62 (Bergfelde), Straßenfahrzeuge u. Pferdefuhrwerke ält. Produktion; „Harzquer- u. Brockenbahn/Südharzeisenbahn"; „Die Thüringer Waldbahn" „Lokomotiven der Deutschen Reichsbahn"; Dampfloks in H0. Jürgen Heuer, Merseburger Straße 65, Weißenfels, 4850

Biete: „Glasers Annalen 77-99"; „Die Franzburger Kreisbahnen"; div. Hefte zu Sonderfahrten 1975–1978. Suche: „Harzquer- u. Brockenbahn/Südharzeisenbahn"; „Der Bayerische Bahnhof in Leipzig"; „BR 01-96 u. 97-99"; „modelleisenbahner" 1964–1969; Drehscheibe in TT. Klaus Einbeck, Freiherr-vom-Stein-Str. 46, Magdeburg, 3080

Biete: „modelleisenbahner" 4–6, 8, 10–12/1976; 3, 7, 10, 11/1978; 1/1980; „Geschichte der Dresdner Straßenbahn". Suche: „modelleisenbahner" 1–3/1979; „Schiene, Dampf und Kamera". Klaus Häußer, Gerhart-Hauptmann-Weg 7, Glauchau, 9610

Biete: Eisenbahnliteratur. Suche: Rollmaterial in H0, $H0_m$ und $H0_e$. Gotthard Paul,

Biete: $H0_e$-Ätzbausätze Gehäuse IV K;

Packwagen KD4, Personenwg KB4tvp. Suche: Original 6×6 Dias od. Colornegative vom Viadukt Stützengrün u. Schönheide Süd; Lokschuld IVK (auch EDV). Helge Scholz, Klarastr. 29, Karl-Marx-Stadt, 9075

Biete: „Dampflokomotiven"; „Die Windbergbahn"; „Die Franzburger Kreisbahnen"; „Lexikon Eisenbahnl, II"; „Schmalspurbahnen der Oberlausitz"; „Die Spreewaldbahn"; „Die Selketalbahn"; „Reisen mit der Dampfbahn"; „Schiene, Dampf und Kamera"; „Historische Bahnhofsbauten". Suche Personen- u. Güterwagen in $H0_e$; Triebfahrzeuge u. Kuppeleisen. J. Raatz, Fritz-Heckert-Straße 9, Wilhelm-Pieck-Stadt Guben, 7560

Biete: „modelleisenbahner" 1978, Einzelhefte ab 1970; „Eisenbahn-Jahrbuch" 1984; „Dampflok-Archiv" 3 (rot); „Modellbahn-Bauten"; „Klassiker des Schienenstrangs"; „MS Spree"; Rehse-Bausatz E 44; ETA-Bausatz dreiteil.-langer Mittelwagen-DRG; VT 135 u. Beiwagen; BR 24, 80, zwei zweiachs. Personenwagen (SU-Prod.). Suche: „modelleisenbahner" 1973; Heft 11/1986; Reprintausgabe „Loks der badischen Staatsbahn"; „Modellbahn-Elektromechanik"; „Modellbahn-Landschaftsgestaltung"; „Als die Züge fahren lernten"; Modellbahn-Umbauten und Frisuren; HERR-Schmalspurzug in $H0_m$; Modelle von „technomodell" in $H0_e$; S 4000 Fahrzeuge; Tatra-Zugmaschine mit Tieflader; Planierraupe und Dampfwalze. Uwe Gabler, Angergasse 31, Lichtenstein, 9275

Auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1987 umgeschaut

Im März zog es wieder Tausende Menschen in den dritten Stock des Messehauses „Petershof", um zu erfahren, was es Neues von der Modellbahnindustrie der DDR zu sehen gibt. Der

VEB PIKO Sonneberg
überraschte alle Dampflokfans mit dem Modell der Personenzuglok BR 38^{2-3} der DR (ehem. XII H 2 der K. Sächs. Sts. E. B.) in der Nenngröße H0 (Abb. 1 und 2 auf dem Rücktitel). Um eine absolute Vorbildtreue zu erzielen, sind viele Einzelteile angesetzt worden. Dazu gehören Lichtmaschine, Rohrleitungen, Schornstein, Sand- und Dampfdomdeckel sowie Laternen. Zur weiteren Vervollständigung des Modells liegen jeder Packung Zurüstteile sowie ein Figursatz Lokomotivpersonal bei. Zierlich und vorbildgetreu ist die gesamte Steuerung. Sie besteht aus hochwertigem Plastmaterial. Das Modell erhielt einen durchbrochenen Rahmen, ein exakt nachgebildetes Bremsgestänge, detaillierte Bremsen sowie Treib- und Kuppelräder. Letztere weisen eine ungerade Zahl der Speichen auf, genau wie beim Vorbild! Das Führerhaus ist mit Führerstandfenstern, glasklaren, extra anzusetzenden Windschutzfenstern sowie einer Nachbildung der Armaturen am Stehkessel ausgestattet.
Der Antrieb für dieses Modell befindet sich im Tender. Über ein Stirnradgetriebe treibt der neue, verbesserte Motor alle vier Tenderradsätze an!
Durch die relativ hohe Eigenmasse des Tenders und Haftreifen auf den beiden mittleren Tenderradsätzen wird eine große Zugkraft erreicht. Der Tender ist ebenfalls mit vielen Einzelheiten ausgestattet. Zu nennen sind die Stirnwand gegenüber dem Führerhaus sowie der Tenderrückwand mit freistehendem Nummernschild. Außerdem liegen einige Zurüstteile zur Vervollständigung des Tenders bei. Die Drehgestellblenden entsprechen dem Vorbild und sind mit vielen Einzelteilen versehen.
Obwohl Lok und Tender kurzgekuppelt sind, ist dennoch ein einwandfreier Kurvenlauf des Modells garantiert. Die freistehenden Laternen vor der Pufferbohle des Lokomotivrahmens sowie die der Tenderrückseite sind beleuchtet. Das Modell ist vorbildgetreu lackiert und mit allen Anschriften versehen; entsprechend den bis 1970 geltenden Vorschriften.
Außerdem besitzt das Modell am Tender eine Kupplungsaufnahme nach NEM 362. Erstmals bei PIKO wurde das Radprofil nach NEM 311 hergestellt. Damit sind wesentliche Voraussetzungen für sehr gute Fahreigenschaften gegeben. Mit dieser Lok hat PIKO ein Modell geschaffen, das höchsten Ansprüchen entspricht und den internationalen Stand mitbestimmt.
Weiter war von PIKO in H0 eine grüne Variante des bekannten vierachsigen Einheitskesselwagens ZZ 51 in der Ausführung „TEXACO" der DB zu sehen (Abb. 2).
Vom

VEB Plasticart Annaberg-Buchholz, Werk 5 Zwickau,
wurde die beliebte Güterzuglokomotive der BR 56^{20-29} in authentischer DB-Beschriftung vorgestellt.
Wie erwartet, zeigte der

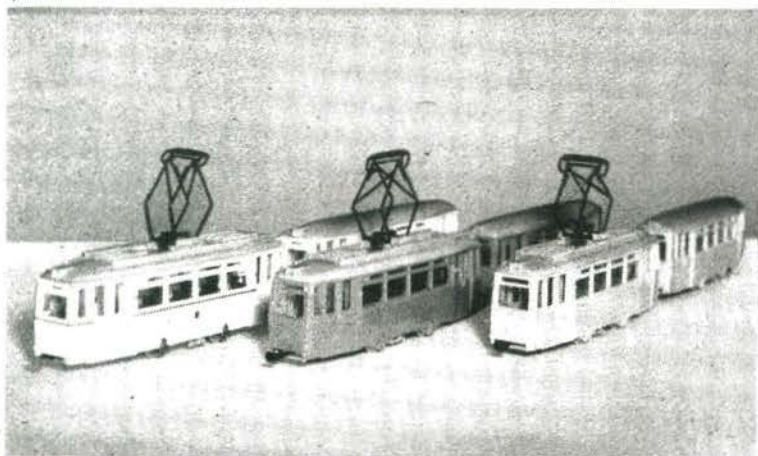
VEB Prefo Dresden
auch dieses Jahr wieder einige Weiterentwicklungen in der Nenngröße H0.
Als Ergänzung zu den bereits vorgestellten Reisezugwagen der MÁV in neuer Farbgebung gibt es nun auch den Schlafwagen WL ABm der MÁV in den Farben blau/grau/silber (Abb. 4 auf dem Rücktitel).
Außerdem wurde ein grauer Kesselwagen der DR mit Bremserbühne und Beschriftung entsprechend den seit 1979 geltenden Vorschriften gezeigt. Damit setzt dieser Betrieb die Erweiterung des beliebten Sortiments von Spezialgüterwagen zielstrebig fort.
Ferner waren zwei weitere Erzeugnisse zu sehen, die als sinnvolle Ergänzung zur Modelleisenbahn in der Nenngröße H0 geeignet sind. Die im Heft 10/85 auf Abb. 2 vorgestellte Straßenbahn wird jetzt auch in den Farben grau, rot und grün als Arbeitswagen geliefert (Abb. 1). Unter der Bezeichnung „Autotrans" wird das seit vielen Jahren bekannte Škoda-Lkw-Modell jetzt fahrfähig mit Antrieb produziert (Abb. 3 auf dem Rücktitel). Zur Erstausstattung gehören gerade Fahrbahnen und Fahrbahnen mit zwei Radien. Man darf gespannt sein, ob der VEB Prefo diesem „Einzelgänger" weitere Modelle folgen läßt.
Die Neuheit des

VEB Berliner TT-Bahnen
steht ganz im Zeichen des 750jährigen Jubiläums unserer Hauptstadt. Es handelt sich um einen preußischen Reisezug in einer Klarsichtverpackung, die vier Personenwagen in preußischer Länderbahnfarbgebung und -beschriftung sowie die BR 56 in DRG-Beschriftung enthält (Abb. 5 auf dem Rücktitel). Damit entspricht der Zug dem Aussehen zu Beginn der 20er Jahre. Da es sich nur um eine einmalige Sonderserie in limitierter Auflage handelt, wird es bestimmt ein wertvolles Sammelobjekt werden.
Der

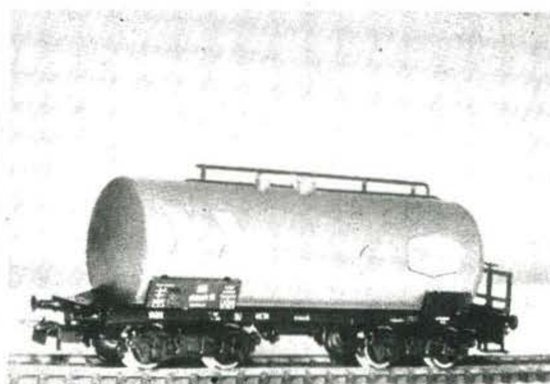
VEB VERO Olbernhau
zeigte zwei Bastlersortimente, die für die Nenngrößen H0 und TT gedacht sind. Sehr gut gelungen ist das Sortiment „Forstausstattung". Hier ist alles außer Bäumen enthalten, was man zur Gestaltung einer Waldlandschaft benötigt.
Das Sortiment „Straßen- und Wandlaternen" ergänzt das vorhandene Angebot.

Text: P. Pohl; Fotos: W. Bahnert

1



2



Rezensionen

Karlheinz Gleß: „Rosse, Reiter, Fuhrwerksleut" Das Pferd im Transportwesen". transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin, 1986, 143 Seiten, 160 Abbildungen, 8 Tabellen, 24,80 Mark

Mit diesem reich illustrierten Band erfüllen Autor und Verlag den Wunsch eines Interessenkreises, der neben passionierten Pferdeliebhabern auch viele Freunde der Entwicklung des Post-, Nachrichten- und Transportwesens ansprechen wird.
Dem Autor ist es besonders gut gelungen, den historischen Wandel vom Einsatz des Pferdes im Transportwesen erlebbar zu machen.
Der Leser erhält vielfältige Informationen über das Pferd sowie das Pferd berührende Randprobleme. Er erfährt Wissenswertes über die Nutzung des Pferdes in der Geschichte der Menschheit, so als Zug- und Reittier, bei der Beförderung von Menschen, Gütern und Nachrichten. Das Spektrum reicht darüber hinaus auch bis zur Pferdezucht, bzw. Pferdehaltung sowie zum Handel mit Pferden.
Der Verweis auf weiterführende und ergänzende Lektüre ermöglicht es dem Leser, sich über verschiedene Aspekte noch tiefgründiger zu informieren.
Die vom Autor verwendeten Abbildungen und Tabellen stellen eine wertvolle Ergänzung des Textteiles dar und bieten dem Statistiker viel Material.
Als besonders angenehm fällt hier das verwendete Kunstdruckpapaier auf. Die Fotos gewinnen dadurch an Aussagekraft.
Für Fachleute und Liebhaber sowie die am Transportwesen Interessierten ist dieser Band eine wertvolle Informationsquelle und eine hervorzuhebende Ergänzung des von J. Tuma 1928 im Artia-Verlag herausgegebenen großen Bildatlas des Weltverkehrs.
Walter Müller

Wolfgang Glatte: „Diesellok-Archiv", 2. bearbeitete und ergänzte Auflage, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin, 1986, 194 Seiten, 155 Abbildungen, 6 Tabellen, 19,80 Mark

Lokomotiven mit Antrieb durch Verbrennungsmotore gehören heute zum Triebfahrzeugpark aller Eisenbahnen der Welt. Ihren Höhepunkt hatte die Dieseltraktion der Deutschen Reichsbahn während der 60er und 70er Jahre, als es galt, unter den damaligen Gegebenheiten die Dampflokomotive im Rahmen des Traktionswandels der Zugförderung durch Diesellokomotiven beschleunigt abzulösen.
Obwohl infolge der geänderten Energiestrategie und der notwendigen höheren Lokomotivleistungen, besonders beim Anheben der Streckengeschwindigkeiten, heute die Eisenbahnen der führenden Industriestaaten über elektrifizierte Hauptstrekken- bzw. magistralen verfügen, wird aus heutiger Sicht die Dieseltraktion in absehbarer Zeit ihre Domäne auf den nichtelektrifizierten Strecken und besonders im Rangier- und Verschiebedienst behalten. Dies gilt auch für die Dieseltraktion der Deutschen Reichsbahn, deren Konturen bis zur Jahrhundertwende im wesentlichen mit den vorhandenen V-Lokbaureihen abgesteckt sind.
Für jede dieser Baureihen beschreibt der Autor ihre Entstehung, technischen Parameter und Bewährung im Betriebseinsatz, stellt sie in Fotos und Zeichnung vor. Darüber hinaus gestattet ein Tabellenteil ohne viel nachzuschlagen, den Vergleich der technischen Hauptkenndaten der Baureihen untereinander.
Damit umfaßt das Diesellok-Archiv in der 2. bearbeiteten und ergänzten Auflage die gesamte Diesellok-Entwicklung von den ersten Anfängen des 19. Jahrhunderts, den ersten Erfolgen bei der DRG in der Vorkriegszeit bis zum 1. Januar 1985 bei der Deutschen Reichsbahn. Dies gilt auch für den Bereich der Einheitskleinlokomotiven mit Motorantrieb, deren Entwicklungsgeschichte und Einzelbaureihen in einem besonderen Kapitel dargestellt sind. Die Baureihenzuordnung und die Diesellok-Bezeichnungssysteme bei DRG, DR und DB sowie die Achsformeln sind aus gut gestalteten Übersichtstabellen ersichtlich, so auch die ab. 1. Januar 1968 bei der DB und ab 1. Juli 1970 bei der DR eingeführten unterschiedlichen EDV-Betriebsnummern für Diesellokomotiven.
In Form, Ausführung und Repräsentation entspricht das Diesellok-Archiv der 2. Auflage den übrigen Titeln der Triebfahrzeug- und Wagen-Archivreihe des Verlages.
Gegenüber der 1. Auflage des gleichen Archiv-Buches von 1981 unterscheidet sich die neuere Auflage vor allem durch einen schöneren Einband mit Farbbild-Foto, teilweise qualitativ bessere Abbildungen und Zeichnungen, eingebesserte Korrekturen und die Ergänzungen in der Weiterentwicklung der Baureihen, wie eine nochmalige Leistungssteigerung der BR 110 durch einen 1100-kW-Motor mit der sich dadurch ergebenden Baureihenbezeichnung 114.
Nach Ansicht des Rezensenten ist dieses Buchwerk über die Diesellokomotiven der DR bereits so umfassend, daß einer evtl. 3. Auflage des Diesellok-Archivs nur noch vorbehalten bliebe, ergänzend über die Rekonstruktionsmaßnahmen innerhalb des vorhandenen Diesellokparkes der DR zu berichten, die demnächst mit dem Umbau der BR 110 zu einer Anzahl schwerer Rangierlokomotiven der BR 108 mit Reversions-Strömungsgetriebe und gleichwohl zu einigen 1000-mm-Schmalspurloks der Harzquerbahn begonnen werden und mit dem Umbau von Lokomotiven der BR 106 in eine leistungsgeminderte Rangierlokomotive der BR 104 mit 365-kW-Motor ihre Fortsetzung finden.
Abschließend sei festgehalten, daß, wie alle anderen Bücher der Fahrzeug-Archivreihe des transpress-Verlages, auch dieses Buch von Wolfgang Glatte eine unverzichtbare Dokumentation sowohl für die Eisenbahner als auch die Eisenbahnfreunde und -historiker ist.
Wolfgang Petznick

Falls die auf dieser Seite besprochenen Bücher beim Buchhandel vergriffen sind, bitte die Leihmöglichkeiten in den Bibliotheken nutzen.

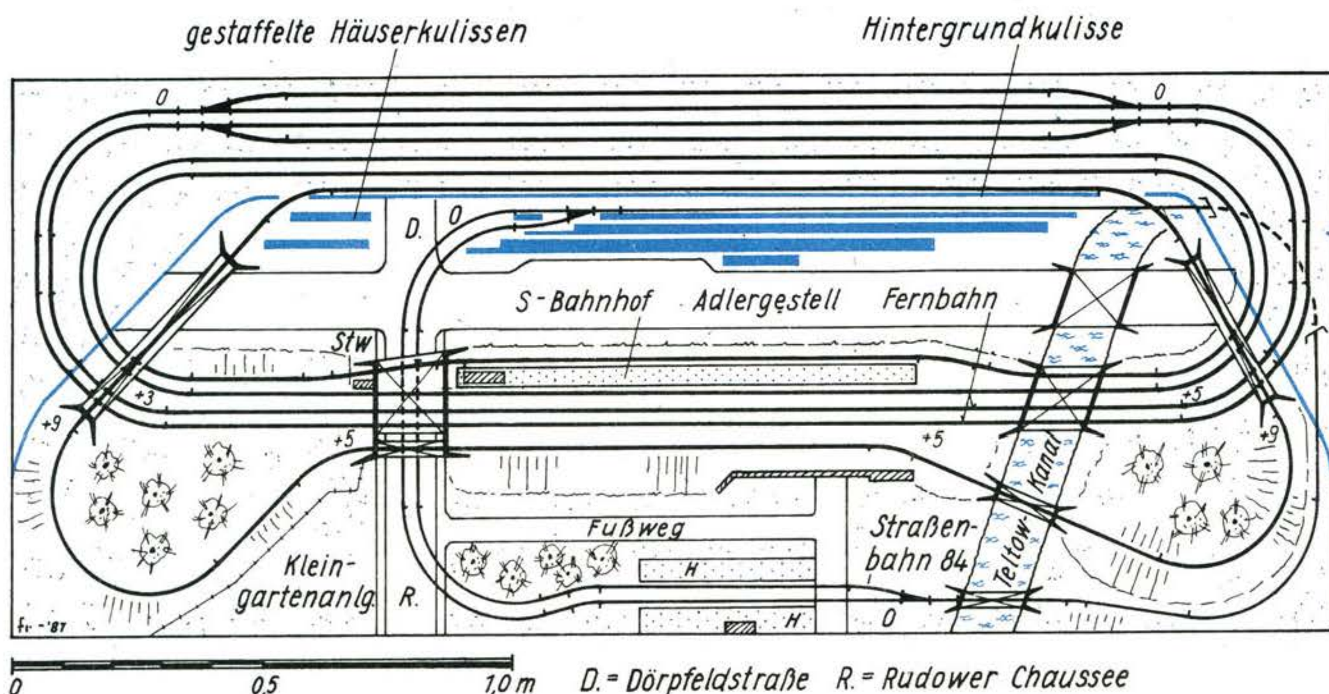
Günter Gebhardt (DMV), Berlin

S-Bahnhof Berlin-Adlershof in der Nenngröße N

Die Idee zum Bau der Anlage „S-Bahnhof Berlin-Adlershof" hatten drei Modellbahnfreunde während der Ausstellung der AG 1/13 „Weinbergsweg" Berlin im Januar 1986. Bereits ein Jahr später war die Anlage auf der Jubiläumsausstellung anläßlich des 25jährigen Bestehens dieser Arbeitsgemeinschaft in der Öffentlichkeit zu sehen. Dazwischen lag eine Zeit des fleißigen Konstruierens und Bauens. Modellbahnfreund Hellmut Fischer – er zeigte schon mehrmals seine Anlagen auf den Ausstellungen unserer AG – baute die Grundplatte in sein schon für Dioramen verwendetes Gestell ein. Dann beschäftigte er sich mit der Landschaftsgestaltung. Seine hervorragenden Fähigkeiten gerade auf diesem Gebiet zahlten sich hier zum siebenten Mal aus. Durch die Rekonstruktion unserer AG-Räume konnte er die Anlage dort nicht nur zusammenbauen und vervollständigen, sondern dabei auch mehrere Mitglieder unserer Jugendgruppe einbeziehen. Die Modellbahnfreunde Günter Gebhardt, Gerhard Apelt und Reiner Knies übernahmen die Neu- und Umbauten von Schienen- und Straßenfahrzeugen. Außerdem verdrahteten sie die Anlage.

Das Anlagenmotiv
Wir entschieden uns vor allem deshalb für den Nachbau des S-Bahnhofs Berlin-Adlershof und seiner Umgebung, weil dadurch der Einsatz eines vielfältigen Fahrzeugparks möglich ist. Es gibt hier den S-Bahnverkehr ebenso wie den Fernbahnverkehr mit allen Traktionsarten. Auch die Straßenbahn fehlt nicht! Kurz gesagt, ein Stück Berliner Verkehr, dargestellt auf einer N-Anlage zum 750jährigen Bestehen der Stadt.

Die Gleisanlagen und Stromversorgung
Der Anlagenrahmen besteht aus zwei handelsüblichen Anlagenplatten. Hinzu kommt der für einen abwechslungsreichen Betrieb unumgängliche Anbau mit dem Schattenbahnhof. Bei den Gleisen handelt es sich um PIKO-Material, die Schienenstöße wurden jedoch verlötet. Die Bögen der Fernbahntrasse sind auf R = 253 mm und R = 283 mm durch



wechselseitiges Auftrennen des Schwellenbandes erweitert worden. Es gibt sechs Stromkreise mit einem jeweils zugeordneten Fahrtrafo und fest eingestellter Fahrspannung, die durch einen vorgeschalteten Regelwiderstand dem einzusetzenden Fahrzeug angepaßt werden kann. Vorhanden sind zwei S-Bahn- und zwei Fernbahnstromkreise sowie je ein Nebenbahn- und ein Straßenbahnstromkreis. Die Bahnsteiggleise können durch Schalter (Dauer) oder Taster (Moment) bedarfsweise mit Strom versorgt werden.

Auf der Anlage existieren lediglich sechs Weichen – ideal für die Anforderungen an einen robusten Ausstellungsbetrieb. Die gesamte Anlage wird durch eine Leuchtstoffröhre hinter der oberen Sichtblende ausgeleuchtet. Auf weitere Lampen wurde verzichtet.

Die Geländegestaltung und die Hochbauten

Auf den erwähnten handelsüblichen Anlagenplatten entstand das Geländegerüst aus Wellpappkarton. Zur Modellierung wurden unter anderem Spachtelmasse und Plakatfarbe verwendet. Größere Grasflächen sind mit Hilfe ausgerissener Geländemattenteile nachgestaltet worden. Bäume und Sträucher bestehen aus getrockneten und imprägnierten Unkräutern. Alle Plasteteile, wie Fahrleitungsmaste, Geländer und Brücken, wurden farblich nachbehandelt. Der Bahnsteig ist ein Eigenbau aus Pappe. Richtungsanzeiger, Fliesenverkleidung, Hinweisschilder, die Pflasterung und die Uhren sind entsprechend dem Maßstab von 1:160 fotografisch verkleinerte Bildvorlagen des Vorbildes. Gleiches gilt für die Häuserkulisse. Auch hierbei handelt es sich um Fotos von Häusern am S-Bahnhof Berlin-Adlershof, die auf 5 bis 20 mm starken Pappgestellen aufgeklebt und dann – um die Tiefenwirkung zu verbessern – gestaffelt aufgestellt wurden. Auf eine Farbgebung der Fotos wurde verzichtet, da sie mit dem umgebenden Gelände und der farbigen Hintergrundkulisse gut harmonieren.

Ob dieses Verfahren für eine H0-Anlage zweckmäßig ist, dürfte hinsichtlich eines positiven Gesamteindruckes fragwürdig sein. Doch für die Nenngröße N hat es sich hervorragend bewährt! Auch die anderen Bauten – u. a. das Stellwerk und BVB-Wartehäuschen – sind Eigenbauten.

Die Fahrzeuge und der Betrieb

Auf der S-Bahnstrecke sind derzeit zwei Halbzüge der Baureihe 275 in Betrieb. Es ist jedoch der Einsatz von vier Halbzügen möglich. Diese S-Bahn-Modelle entstanden ebenfalls in eigener Werkstatt. Auf der zweigleisigen Fernbahnstrecke können je Richtung drei Züge verkehren. Neben den Industrieerzeugnissen werden hier Eigen- und Umbaufahrzeuge eingesetzt, beispielsweise ein von einer Lokomotive der Baureihe 243 gezogener Städteexpreßzug mit Halberstädter Speisewagen sowie eine 119er. Auf der Nebenbahnstrecke verkehren mit Dampflokomotiven bespannte „Traditionszüge" und ein SKL 25. Letzterer ist ebenfalls ein Eigenbau wie auch die Straßenbahnen der Linie 84. Vorhanden sind ein zweiachsiger Rekotriebwagen mit dazugehörigem Beiwagen sowie ein TATRA-Zug des Typs KT4Dt. Auf den Straßen stehen Eigen- und Umbaufahrzeuge. Dazu gehören ein Bus in der neuen Berliner Farbgebung, ein Sprengwagen und ein Müllauto.

Ausblick

Nachdem die Anlage erfolgreich auf der Modellbahn-Ausstellung 1987 im Berliner Prater zu sehen war, wurde beschlossen, sie noch landschaftlich zu vervollkommnen und schaltungstechnisch zu überarbeiten. Als berlintypisches Exponat wird diese Gemeinschaftsanlage auf der großen Modellbahn-Ausstellung anläßlich der 750-Jahrfeier Berlins am Fernsehturm im September 1987 zu sehen sein. Welche Veränderungen besonders beim Fahrzeugpark zu sehen sein werden, wird hier noch nicht gesagt. Davon sollen sich die Besucher selbst überzeugen!

1 Blick auf die Anlage. Besonders gelungen ist auch die Hintergrundkulisse. Sie entstand überwiegend aus fotografisch verkleinerten Bildvorlagen der „Vorbildhäuser".

2 und 3 In eigener Werkstatt wurden diese S-Bahnmodelle gebaut. Die Fahrzeuge zeigen den äußeren Zustand der 70er Jahre (alte Farbgebung und über der Tür das Schild „Nichtraucher").

4 Beim Vorbild noch Zukunftsmusik sind TATRA-Straßenbahnzüge. Auf der am Bahnhof Berlin-Adlershof entlangführenden Linie 84 der BVB verkehren derzeit ausschließlich Rekozüge bzw. Großraumwagen der Bauart Gotha.

5 Natürlich läßt sich auch auf dem Fernbahnteil dieses Bahnhofs ein reger Zugverkehr vorführen. Diese Aufnahme zeigt einen selbst gebauten Städteexpreßzug mit einer Lokomotive der Baureihe 243.

Fotos: H.-W. Pohl, Berlin (1) und A. Stirl, Berlin (2 bis 5); Zeichnung: Verfasser

anlage

1



2



3



4



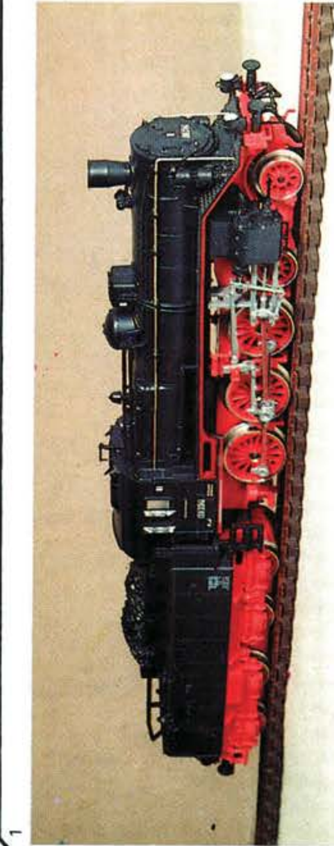
5



Einige der neu erschienenen Modellbahnerzeugnisse des VEB Kombinat Spielwaren Sonneberg auf einen Blick. Mehr darüber in dieser Ausgabe (Seite 26).

Fotos: W. Bahnert, Leipzig

1



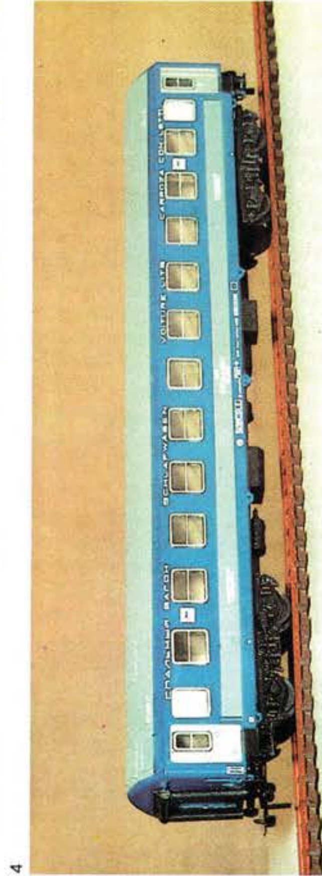
2



3



4



5

